TREŚĆ:

OD WYDAWNICTWA

Numer niniejszy poświęcony został w przeważającej swej części odtworzeniu referatów i przemówień, wygłoszonych na Plenarnym Zebraniu Izby w dniu 9 czerwca br. i poświęconych przedstawieniu sytuacji gospodarczej Wielkiego Pomorza i zadaniom, jakie w związku z tym na Izbie Przemysłowo-Handlowej w Gdyni ciążą.

Ponieważ druk wspomnianych referatów i przemówień zajął w numerze niniejszym dużo miejsca, zostaliśmy zmuszeni niektóre działy regularnie ukazujące się w Biuletynie, pominąć.

Nakładem Izby Przem.-Handlowej w Gdyni. — Redaktor odpow. **Leon Godlewski.**

BIULETYN
IZBY PRZEMYSŁOWO-HANDLOWEJ W GDYNI
HANDEL I TRANSPORT MORSKI

BULLETIN of the Chamber of Industry and Commerce at Gdynia	BULLETIN de la Chambre d'Industrie et de Commerce de Gdynia	MITTEILUNGEN der Industrie und Handelskammer in Gdynia

ROK VII | GDYNIA, 15 czerwca 1938 r. | NR 11

Redakcja i Administracja: Izba Przem.-Handl. w Gdyni. — **Ref. Prasowy,** ul. 10 Lutego 24, tel. centrala 39-31
Prenumerata: w kraju kwartalnie 4,50 zł, zagranicą 7,50 zł.
Konto P. K. O. Nr. 204.415 — Cennik ogłoszeń wysyła się na żądanie.

PRZEDRUK DOZWOLONY ZA PODANIEM ŹRÓDŁA

Plenarne Zebranie Izby

W dniu 9 czerwca br. odbyło się pod przewodnictwem Prezesa Izby p. Stanisława Tora X Plenarne Zebranie Izby w bieżącej kadencji. Zebranie to zaszczycił swą obecnością Pan Wojewoda Pomorski Władysław Raczkiewicz; byli również obecni pan Komisarz Rządu Miasta Gdyni mgr Franciszek Sokół, Dyrektor Izby Skarbowej w Grudziądzu p. Namysłowski, Naczelnik Wydziału Przemysłowego Urzędu Wojewódzkiego Pomorskiego p. Barciszewski oraz przedstawiciele życia gospodarczego ostatnio przyłączonych do okręgu Izby powiatów z województwa warszawskiego w osobach Prezesa Związku Przemysłowców p. Kochanowicza, wiceprezesa tegoż Związku p. W. Mühsama i Prezydenta m. Włocławka p. Mystkowskiego.

Ze względu na to, że było to pierwsze Plenarne Zebranie Izby po nadaniu województwu Pomorskiemu nowych granic administracyjnych i po rozszerzeniu na cały obszar województwa pomorskiego okręgu Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni, głównym tematem obrad było przedstawienie nowej struktury gospodarczej okręgu izbowego jak również zadań, jakie w związku z tym Izba ma do wykonania. Ponieważ przemówienia i referaty, odnoszące się do tej części Plenarnego Zebrania miały znaczenie zasadnicze i stanowią jedną całość podajemy je w kolejności, według której zostały wygłoszone.

Po otwarciu Plenarnego Zebrania i powitaniu przybyłych gości Prezes Izby wygłosił przemówienie następujące:

Przemówienie Prezesa Izby p. Stanisława Tora

Bliższe omówienie sytuacji gospodarczej naszego okręgu izbowego za rok 1937 znajdą Panowie w sprawozdaniu, które zostało dziś rozdane Panom Radcom Izby. Stwierdzić pragnąłbym, że sprawozdanie to potwierdza moje słowa, wypowiedziane na ostatnim Plenarnym Zebraniu Izby. A więc w przemyśle i w dziedzinie spraw morskich nastąpiły zmiany, niewątpliwie korzystne. W dziale jednak naszego handlu, rok ubiegły nie zaznaczył się poprawą, a raczej widoczna była dalsza depresja, wywołana, jak to podkreśliłem na ostatnim Zebraniu Plenarnym, drugim z kolei rokiem nieurodzaju w rolnictwie na Pomorzu. Przemysł natomiast wykazał wyraźną poprawę, wyrażającą się zarówno w powiększeniu produkcji, jak też w liczbie zatrudnionych przez przemysł robotników. Wzrosły również obroty naszego młodego portu z 7.742.946 ton w roku 1936 do 9.007.176 ton w roku 1937.

Odsyłając Panów Radców do wspomnianego sprawozdania, w którym zawarte są dane o poszczególnych gałęziach przemysłu i handlu, jak również dokładne dane, dotyczące spraw żeglugowo-portowych, pragnąłbym poddać krótkiej analizie pierwsze kilka miesięcy roku bieżącego.

Na czoło wydarzeń tego roku wysuwa się doniosły fakt przyłączenia do naszego okręgu izbowego czterech powiatów wschodnich Kujaw. Przyłączenie czterech powiatów województwa warszawskiego do naszego okręgu izbowego jest jakby ukoronowaniem tego dzieła, które dojrzewało już od kilku lat. Pierw-

szym etapem do powstania naszego dzisiejszego okręgu izbowego, obejmującego Wielkie Pomorze, było połączenie izb przemysłowo-handlowych w Grudziądzu i Toruniu, dalej utworzenie ekspozytury tych połączonych izb w Gdyni, przeniesienie izby grudziądzkiej do Gdyni, wreszcie przyłączenie do Izby gdyńskiej części dawnej izby bydgoskiej. Wszystkie te przemiany miały głębokie uzasadnienie gospodarcze, a stopniowość ich realizacji przyczyniła się niewątpliwie do wytworzenia swoistości organizmu gospodarczego i ram organizacyjnych instytucyj społecznych i gospodarczych. Z całą pewnością stwierdzić można, że nie ma już dziś mowy o odrębności interesów terenów dawniej objętych okręgiem izby toruńskiej i grudziądzko-starogardzkiej lub nawet przed niespełna pięciu laty dokonanej przemianie w odniesieniu do terenu izby bydgoskiej. I tak jak tamte przemiany należą do przeszłości, tak i ostatnio dokonana — mam nadzieję — odbędzie się bezboleśnie, doprowadzając do konsolidacji gospodarczego organizmu Wielkiego Pomorza.

Mówiąc o konsolidacji gospodarczej Wielkiego Pomorza, nie mam na myśli nic innego jak tylko to, aby w jego granicach osiągnięta była jak największa sprawność działalności gospodarczej poszczególnych warsztatów pracy oraz aby interesy gospodarcze tego terenu były właściwie reprezentowane i bronione. Tak pojęte zadania stoją właśnie przed nami w odniesieniu do Wielkiego Pomorza. Szczegóły tego zagadnienia poruszone będą w referatach, które zostaną wygłoszone, zgodnie z punktem 4 porządku obrad naszego dzisiejszego zebrania, jako referaty Przewodniczących Sekcyj Przemysłowej i Handlowej.

Pragnąłbym jednak zwrócić uwagę jeszcze na drugi czynnik, który w znacznym stopniu ułatwia nasze zadania, gdyż posiada on wielką siłę atrakcyjną i otwiera rozległe horyzonty dla działalności gospodarczej. Czynnikiem tym jest nasz port, dający nam duże możliwości w kształtowaniu naszych zamierzeń gospodarczych, szczególnie w odniesieniu do naszego udziału w międzynarodowej wymianie towarowej.

Okręg naszej Izby, czyli Wielkie Pomorze, stoi na straży tych wielkich zadań, jako mandatariusz całej Polski. Toteż stanowczo przeciwstawiamy się wszelkim sugestiom rozczłonkowywania naszej działalności na poszczególne odcinki terenowe. Stwierdzamy, że we wszystkich dziedzinach prac izbowych, tak w odniesieniu do handlu, jak i przemysłu, jako też do portu samego, zachowywana jest równoległość, zachowywana jest i będzie pełna harmonia. Czynimy to w przeświadczeniu, że tylko w ten sposób będziemy mogli wykonać należycie ciążące na naszym samorządzie gospodarczym zadania wielkiej wagi w skali państwowej.

Analizując pierwsze cztery miesiące roku bieżącego, stwierdzić należy, iż w skali ogólnopolskiej jesteśmy świadkami dalszego wzrostu wskaźników produkcji przemysłowej, za wyjątkiem miesiąca kwietnia, gdzie zaznaczył się nieznaczny spadek produkcji. Każdy z pierwszych trzech miesięcy roku bieżącego notuje wskaźniki wyższe, niż w tych samych miesiącach roku ubiegłego. Tak styczeń daje wskaźnik 81 wobec 73 w roku 1937, luty 86 wobec 77, marzec 87 wobec 77. Widzimy więc, że różnice na korzyść roku bieżącego są dosyć poważne i świadczą o tendencji rozwojowej. To samo można powiedzieć o danych, odnoszących się do stanu zatrudnienia. Dla całej Polski zatrudnienie w przemyśle przetwórczym wzrosło w pierwszym kwartale rb. w porównaniu z rokiem ubiegłym o 12,5%. Sytuacja ta, jak wykazują liczby statystyczne, rozpowszechniła się również i na nasz okręg i to w stopniu jeszcze większym, gdyż zatrudnienie wzrosło tu o 20,6%, przy czym wzrostem objęte zostały wszystkie gałęzie przemysłu przetwórczego. Mówiąc o produkcji pragnąłbym zwrócić uwagę Panów na znamienny szczegół z dziedziny badawczo-statystycznej, który obraz naszej sytuacji koniunkturalnej koryguje w kierunku bardziej dodatnim. Otóż ocena skali produkcji przez Instytut Badania Koniunktur Gospodarczych opierała się w przemyśle przetwórczym na statystyce zatrudnienia zakładów ściśle na danych o liczbie przepracowanych robotniko-godzin. Obecnie Instytut, szukając pogłębienia tej oceny przyjmuje nie liczby przepracowanych robotniko-godzin, lecz ilość wyprodukowanych dóbr. Według rezultatów tymczasowego obliczenia w ten sposób pojętego wskaźnika produkcji, opartego na wysokości produkcji, wskaźnik w Polsce za rok 1937 wynosił 106,3. Stwierdzić zatem należy, iż w pierwszym kwartale rb. obliczony we wspomniany powyżej sposób wskaźnik dochodzi do 110 w porównaniu do 1928 roku jako 100.

Nie rozporządzamy już teraz dość dokładnymi danymi co do sytuacji w handlu. Na ogół jednak stwierdzić wypada, że zmiany na lepsze w handlu wewnętrznym nie nastąpiły, sygnalizowane trudności trwają nadal, a ich przedłużanie się — rzecz oczywista — nie może wpływać uspakajająco w odniesieniu do tej dziedziny działalności gospodarczej. Sytuacja w handlu w znacznym stopniu zależna jest od siły nabywczej głównych mas konsumentów, a więc rolników. Dlatego można będzie dokładnie się zorientować dopiero w trakcie zbiorów, względnie po zbiorach, jak się ułoży sytuacja w tej dziedzinie.

Jeśli chodzi o obroty w handlu zagranicznym, to tutaj w skali ogólno-polskiej zdać sobie możemy sprawę z sytuacji nieco dokładniej. Otóż w skali ogólno-polskiej sytuacja ta uległa w ciągu pierwszych czterech miesięcy przeobrażeniom, których na dłuższą metę nie możnaby uważać za korzystne. Aczkolwiek obroty ogólne wzrosły w tych miesiącach z 792 milionów w roku ubiegłym do 823 milio-

nów w roku bieżącym, to jednak wzrost ten nastąpił jedynie dzięki zwiększeniu się przywozu o 58 milionów, gdyż wywóz spadł o 27 milionów. W rezultacie bilans handlowy z aktywnego w sumie 8 milionów w roku zeszłym w okresie pierwszych czterech miesięcy roku bieżącego ukształtował się pasywnie w sumie 77 milionów. Wzrost przywozu uzależnia się od wzmożenia ogólnego tempa produkcji gospodarczej, opartej na surowcach zagranicznych. Tak długo, jak pasywne saldo handlowe nie ciąży na ogólnym kształtowaniu się naszego bilansu płatniczego, stan obecny nie powinien wzbudzać poważniejszych obaw. Niemniej jednak przedłużanie się tego stanu może wpłynąć ujemnie również i na bilans płatniczy, jeżeli nie będziemy dążyć do osiągnięcia lepszych rezultatów w zakresie naszego wywozu. Podkreślam jednak, że pod tym względem możemy napotkać na trudności, wynikające z zaznaczającego się na rynkach zagranicznych osłabienia koniunktury ogólnej. Niemal we wszystkich państwach, a zwłaszcza w tych, które w latach poprzednich, a szczególnie w roku ubiegłym, wykazywały największe wskaźniki wzmożenia działalności gospodarczej, widzimy zwrot ku gorszemu, co oczywiście nie może nie odbić się na chłonności ich rynków w odniesieniu do towarów zagranicznych, a więc i naszych. Że na rynku światowym zachodzą przemiany na gorsze, świadczy o tym kształtowanie się wskaźników frachtów morskich, tego niezmiernie czułego barometru koniunktury światowej. Frachty morskie wykazują już od września roku ubiegłego stały spadek mniej lub więcej gwałtowny. Równocześnie nastąpił niemal ogólny spadek cen podstawowych surowców w obrotach międzynarodowych. Wyciągnięcie dokładnych wniosków wymagałoby także uwzględnienia skomplikowanych zjawisk natury politycznej, które wywierają przemożny wpływ na kształtowanie się sytuacji gospodarczej. Jedno wydaje się niesporne, a mianowicie, że w chwili obecnej w międzynarodowych obrotach handlowych i w natężeniu produkcji poszczególnych państw, następuje zwrot ku gorszemu.

Sytuacja gospodarcza w naszym kraju natomiast, której poprawa następowała w tempie daleko powolniejszym, niż gdzieindziej, na co w roku zeszłym wskazywałem, jako na zjawisko niekorzystne, nie uległa jednak hamującym wpływom zagranicy, co przypisuję wzmożeniu tempa produkcji w przemyśle przetwórczym oraz wzmożonej działalności inwestycyjnej państwowej i prywatnej, zwłaszcza w Centralnym Okręgu Przemysłowym.

Pozostawiając dzisiejszym Referentom omówienie szczegółowych zadań w zakresie przemysłu i handlu na Wielkim Pomorzu, pragnę zwrócić specjalną uwagę na konieczność wzmożenia naszej aktywności w zakresie wywozu. Teren nasz — jak wiadomo — odgrywa poważną rolę w wywozie produktów rolniczych, w związku z czym powinno się do spraw tego wywozu przywiązywać jak największą wagę. Z drugiej strony baczyć winniśmy, aby i w odniesieniu do przywozu, który jak wskazałem ma tendencję rozwojową, udział naszego kupiectwa stawał się coraz większy.

Wydaje mi się, że przy zastosowaniu się do tych dwóch wskazówek, znajdziemy podstawę do zespolonej akcji całego naszego okręgu, gdyż drogi ku wzmożeniu produkcji w oparciu o eksport i ku wzmożonemu udziałowi w obrotach naszego handlu zagranicznego, schodzą się tutaj w Gdyni i skłaniają nas do najintensywniejszej współpracy z całym aparatem portowym, operującym na terenie portu gdyńskiego, jak również i z tym aparatem, który ulega w chwili obecnej poważnej rozbudowie, a mianowicie z naszą flotą handlową.

Kończąc, pragnę przypomnieć, iż położenie geopolityczne naszego okręgu izbowego wymaga, aby każdy warsztat pracy, znajdujący się w ręku polskim, był otoczony czujną opieką, gdyż moc i siła ziemi pomorskiej wraz z wybrzeżem, decydują o sile i mocy naszego Państwa. Jestem przekonany, iż przy współudziale Pana Wojewody Pomorskiego, p. Ministra Raczkiewicza. Izba nasza zadania swe spełni.

— o O o —

Po tym przemówieniu p. o. dyrektora Izby p. Józef Kawczyński zdał sprawozdanie z działalności Izby, wyszczególniając główne zagadnienia, które stanowiły od ostatniego Plenarnego Zebrania przedmiot prac izbowych.

Następnie Prezes Izby udzielił głosu wiceprezesowi Drowi K. Kasperowiczowi, który wygłosił referat p. t.:

Utworzenie Wielkiego Pomorza i wynikające stąd zadania Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni w dziedzinie przemysłowej

W okresie, poprzedzającym dzisiejsze zebranie plenarne, byliśmy świadkami dwóch wydarzeń o skali historycznej, z których pierwsze dotyczy naszego okręgu bezpośrednio, drugie zaś pośrednio będzie oddziaływało na rozwój gospodarczy Wielkiego Pomorza.

Dnia 1 kwietnia 1938 r. weszła w życie ustawa, na mocy której dotychczasowe granice Województwa Pomorskiego rozszerzono o 8 powiatów z województwa poznańskiego i warszawskiego, przy czym rozporządzeniem Rady Ministrów dotychczasowy okręg Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni powiększono o 4 powiaty województwa warszawskiego.

Z kolei dnia 15 kwietnia bież. roku weszła w życie ustawa o ulgach inwestycyjnych, któ-

ra m. in. stanowi fundament pod budowę Centralnego Okręgu Przemysłowego, pomyślanego jako równoczesna przebudowa struktury gospodarczej Polski.

Oba przytoczone akty ustawodawcze posiadają niezmiernie doniosłe znaczenie dla całokształtu stosunków w polskim gospodarstwie narodowym, albowiem intencją ustawy o ulgach inwestycyjnych jest przede wszystkim podniesienie potencjału gospodarczego, a tym samym obronnego Państwa, zaś ustawa, zmieniająca podział administracyjny ziem zachodnich, ma na celu w pierwszym rzędzie wzmocnienie potencjału gospodarczego ziem zachodnich, stanowiących bezpośrednie zaplecze naszych portów.

Jakkolwiek ciężar gatunkowy Pomorza był zawsze wielki, to jednak dotychczasowe województwo pomorskie, jako jednostka gospodarcza, było za słabe w stosunku do roli, jaką odgrywa w ogólnej strukturze gospodarczej Rzeczypospolitej.

Wychodząc z tego założenia, Rząd R. P. już w 1933 roku zdecydował wzmocnić Pomorze pod względem gospodarczym, albowiem z dniem 1 listopada 1933 r. weszło w życie rozporządzenie Ministra Przemysłu i Handlu, mocą którego okręg Izby Przemysłowo - Handlowej w Gdyni już wówczas został powiększony o 4 powiaty z województwa poznańskiego, a mianowicie o powiaty: bydgoski, inowrocławski, szubiński i wyrzyski.

Dzięki przytoczonemu rozporządzeniu struktura gospodarcza okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni została już wówczas znakomicie poprawiona, albowiem region nadmorski uzyskał m. in. Bydgoszcz, która, jako wielki ośrodek przemysłowo-handlowy i jako ważny węzeł komunikacyjny, stała się stolicą gospodarczą nie tylko ówczesnego okręgu izbowego, lecz także obecnego Wielkiego Pomorza.

Z uwagi jednak na fakt, że od daty powiększenia okręgu naszej Izby dzieli nas z górą 4-letni okres, byłoby w tej chwili rzeczą niecelową omawianie znaczenia dla Pomorza 4 powiatów z województwa poznańskiego zwłaszcza, że w naszym gronie już od kilku lat zasiadają również przedstawiciele okręgu nadnoteckiego.

W tych warunkach dla nas aktualną jest obecnie tylko kwestia, o ile podnosi się potencjał gospodarczy dotychczasowego okręgu Izby na skutek przyłączenia do niego czterech powiatów z województwa warszawskiego.

Odpowiedź na to pytanie może nam dać w tej chwili tylko analiza porównawcza, oparta na statystyce świadectw przemysłowych, wykupionych w roku 1937, a to dlatego, że między terminem powiększenia okręgu naszej Izby a datą dzisiejszego zebrania plenarnego zachodzi tak krótki okres, że okazało się niemożliwością zebranie bardziej aktualnego materiału cyfrowego, dotyczącego w szczególności zatrudnienia, któryby zezwolił na bardziej wszechstronną charakterystykę struktury przemysłowej powiatów wschodnio - kujawskich.

Wręczone Panom zestawienie statystyczne przedstawia jednak dość wierny obraz uprzemysłowienia Wielkiego Pomorza, a ponadto porównanie naszego dotychczasowego stanu posiadania w dziedzinie przemysłowej z tym wkładem, jaki wnosi okręg wschodnio - kujawski.

Dla orientacji podkreślam, że statystyką objęto tylko te zakłady, które są istotnie przedsiębiorstwami przemysłowymi, natomiast wyeliminowano firmy rzemieślnicze oraz te przedsiębiorstwa, które tylko w rozumieniu ustawy o państwowym podatku przemysłowym są przedsiębiorstwami przemysłowymi, jak np. dorożki samochodowe itp. Poza tym w przemyśle budowlanym i elektrotechnicznym pominięto przedsiębiorstwa instalacyjne VII i VIII kategorii, gdyż mają one raczej charakter przemysłu pomocniczego.

W tym miejscu wypada mi dla porządku zauważyć, że rozporządzenie o zmianie granic administracyjnych włączyło do obszaru województwa pomorskiego z województwa poznańskiego nie tylko 4 powiaty, lecz także gminy Chełmce, Kruszwica wieś i Kruszwica miasto z powiatu mogileńskiego.

Również wypada podnieść, że rozporządzenie o zmianie granic wyłączyło z naszego okręgu powiat działdowski, wskutek czego straciliśmy jedno przedsiębiorstwo przemysłowe.

Celem zachowania przejrzystości obrazu, w zestawieniach, wręczonych Panom, gminy z powiatu mogileńskiego potraktowano tak, jak gdyby one już od czterech lat należały do okręgu Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni. Dlatego dla ścisłości muszę zaznaczyć, że region kruszwicki wzbogaca nasz okręg gospodarczy o 7 przedsiębiorstw przemysłowych.

Przystępując z tym zastrzeżeniem do odpowiedzi na pytanie, w jakiej mierze włączenie regionu wschodnio-kujawskiego do okręgu pomorskiego wzmacnia nasz dotychczasowy stan posiadania względnie koryguje dotychczasową strukturę gospodarczą Pomorza, wypada stwierdzić, że z punktu widzenia liczby świadectw przemysłowych, a tym samym ilości przedsiębiorstw najwyższy wzrost nastąpił w przemyśle papierniczym, najniższy zaś w przemyśle budowlanym.

Konkretnie hierarchia wzrostu procentowego przedstawia się w ten sposób, że w przemyśle papierniczym przybyło 58% przedsiębiorstw, elektrotechnicznym 46%, w spożywczym 36%, w mineralnym 26%, w włókienniczym 21%, w skórzanym 18%, w metalowym 15%, w chemicznym 15%, w poligraficznym 14%, w drzewnym 12%, w odzieżowym 9% i w budowlanym 1.4%.

O ile natomiast uwzględnimy wszystkie branże, to wypadnie nam stwierdzić, że liczba

przedsiębiorstw przemysłowych naszego dotychczasowego okręgu *wzrosła o 28%*, przy czym najwięcej przedsiębiorstw przybyło w VIII kategorii, bo 35%, a następnie w I i III kategorii po 25%, w VII kategorii 18%, w II i IV kategorii 16%, w V i VI kategorii 14%.

Obecny okręg Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni posiada najwięcej przedsiębiorstw w przemyśle spożywczym, a najmniej w przemyśle elektrotechnicznym; w przemyśle spożywczym znajduje się 2.112 przedsiębiorstw, w mineralnym 350, w drzewnym 342, w budowlanym 141, w metalowym 133, w poligraficznym 121, w chemicznym 103, w włókienniczym 69, w papierniczym 49, w odzieżowym 47, w skórzanym 39, w elektrotechnicznym 38.

W ten sposób na obszarze Wielkiego Pomorza znajduje się ogółem 3.544 przedsiębiorstw przemysłowych, przy czym — jak wynika ze statystyki — w naszym powiększonym okręgu będzie nadal dominował przemysł spożywczy i w ogóle te gałęzie, które tutaj posiadają naturalne warunki rozwoju, a zatem przemysł mineralny i drzewny. Dlatego w przemyśle spożywczym Wielkie Pomorze będzie zajmowało jedno z czołowych miejsc, zaś pod względem np. produkcji cukru pierwsze miejsce w Polsce. Nawiasowo należy nadmienić, że polski przemysł spożywczy zajmuje po przemyśle włókienniczym i metalowym trzecie miejsce w Polsce; na czwartym znajduje się przemysł drzewny, zaś na piątym przemysł mineralny.

Z kolei wypada rozważyć kwestię, jak się przedstawia skala uprzemysłowienia Wielkiego Pomorza.

Według powszechnego spisu ludności z roku 1931, ludność Wielkiego Pomorza wynosi ogółem 1.909.905 osób, przy czym egzystencję na przemyśle — licząc zawodowo czynnych i biernych — opiera przeszło 400 tysięcy osób, co stanowi 21% ogółu ludności.

O ile więc za kryterium porównawcze przyjmiemy źródło utrzymania, to powiekszenie granic dotychczasowego województwa o 8 powiatów podniosło stopień uprzemysłowienia Pomorza z 19,2% do 21%, czyli o 1,8%.

Dla orientacji należy nadmienić, że stopień uprzemysłowienia województwa śląskiego wynosi 54%, łódzkiego — 31%, kieleckiego — 26%, poznańskiego — 22%, warszawskiego (bez m. st. Warszawy) — 21%, zaś średnia dla całej Polski wynosi 19,2%, a więc akuratnie tyle, ile wynosiła skala dla Pomorza dotychczasowego.

Z przytoczonego zestawienia wynika, że Wielkie Pomorze w hierarchii uprzemysłowienia zajęło miejsce równorzędne z dotychczasowym województwem warszawskim bez m. st. Warszawy a prawdopodobnie zrównoważy się z nowym województwem poznańskim.

Dalszych wniosków w tym kierunku wyciągnąć nie można, gdyż ze zrozumiałych względów dopiero po upływie roku kalendarzowego będziemy mogli dysponować materiałem statystycznym, ilustrującym nowy stan rzeczy, wytworzony zmianą podziału administracyjnego.

W tej chwili musimy zadowolić się materiałem, na podstawie którego stwierdzamy, że region nadnotecki i wschodnio-kujawski w znacznej mierze podniósł skalę uprzemysłowienia naszego okręgu i że około 22% ludności Wielkiego Pomorza znajduje podstawę swego bytu w przemyśle.

Zmiana granic administracyjnych ma niewątpliwie doniosłe znaczenie, jednakże nam przedstawicielom życia gospodarczego wypada stwierdzić, że akt ustawodawczy o zmianie granic wojewódzkich ziem zachodnich jest tylko pierwszym krokiem na drodze do stworzenia z Pomorza regionu o takiej sile gospodarczej, jakiej wymaga jego ciężar gatunkowy w naszej ogólnopaństwowej strukturze ekonomicznej.

Zdajemy sobie w zupełności sprawę, jakie zadania i obowiązki nakłada Wielkie Pomorze na samorząd przemysłowo-handlowy i właśnie w poczuciu tej wielkiej odpowiedzialności musimy z naciskiem podkreślić, iż pierwszym wnioskiem, jaki wypływa ze struktury ekonomicznej naszego obecnego okręgu, jest *teza zasadnicza, że Wielkie Pomorze powinno nie tylko zachować swój dotychczasowy stan posiadania w zakresie przemysłu, lecz, że skala jego uprzemysłowienia powinna być znacznie podwyższona.*

Za koniecznością dalszego uprzemysłowienia Wielkiego Pomorza przemawiają względy socjalne, agrarne oraz demograficzne zwłaszcza, o ile chodzi o północne jego powiaty. Przy tym nawiasowo należy nadmienić, że na terenie Wielkiego Pomorza Fundusz Pracy zarejestrował w dniu 1 kwietnia br. 54 tysiące bezrobotnych.

Zdajemy sobie sprawę, że Wielkie Pomorze nie może i nie powinno być traktowane jako odrębny organizm gospodarczy. Jeśli jednak wysuwamy postulat dalszego uprzemysłowienia Pomorza, to kierujemy się nie tyle egoizmem regionalnym, ile przede wszystkim interesem naszej polityki gospodarczej ogólnopaństwowej.

Kardynalnym jednak warunkiem dalszego uprzemysłowienia Wielkiego Pomorza jest rentowność i pełne wykorzystanie zdolności produkcyjnej zakładów istniejących.

Kwestia rentowności jest na Pomorzu szczególnie aktualna, albowiem przemysł pomorski pracuje w znacznie gorszych warunkach konkurencyjnych, niż inne okręgi. Na wyższe koszty produkcji przemysłu pomorskiego składają się m. in. takie okoliczności, jak: 1) zbytnie oddalenie taryfowe zarówno od źródeł podstawowych surowców (węgiel,

żelazo, ropa), jak i krajowych rynków zbytu, 2) wyższe obciążenie podatkowe, które jest wynikiem nie tylko prawa materialnego, lecz także, a może przede wszystkim, stosunkowo wysokiej moralności podatkowej, 3) wyższy poziom płac i większe ciężary socjalne, 4) gorsze warunki kredytowe i 5) konkurencja przemysłu gdańskiego.

Pomimo wyjątkowo ciężkich warunków produkcji, potrzeby Pomorza (z wyjątkiem Gdyni) nie znalazły niestety swego odpowiednika w ustawie o ulgach inwestycyjnych.

O ile chodzi o Centralny Okręg Przemysłowy, to — zdaje się — będę wyrazicielem poglądu nas wszystkich tutaj zebranych, jeśli stwierdzę, że celowość i konieczność budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego jest aksjomatem, nie podlegającym dyskusji.

Jak już zaznaczyłem, Wielkie Pomorze zajmuje w skali uprzemysłowienia czwarte względnie piąte miejsce wśród 16 województw. Dlatego z zadowoleniem stwierdzamy, że Wielkie Pomorze — jako okręg finansowo aktywny — partycypuje pośrednio w kosztach budowy Centralnego Okręgu Przemysłowego pomimo, że sam pracuje w warunkach niezmiernie ciężkich.

Stoimy jednak na stanowisku, *że idea Centralnego Okręgu Przemysłowego powinna być zrealizowana przy pomocy m. in. naszych sił, a nie kosztem naszych możliwości rozwojowych.*

W tym miejscu muszę zaznaczyć, że propaganda na rzecz C. O. P. wprowadziła wśród sfer gospodarczych pewne zaniepokojenie o los niektórych zakładów przemysłowych, położonych w województwach zachodnich. Dlatego na podstawie uzyskanych informacyj stwierdzamy, że zamierzenia Rządu nie idą bynajmniej w kierunku odprzemysłowienia ziem zachodnich, albowiem koncepcja Centralnego Okręgu Przemysłowego została przez sfery rządzące pomyślana jako *wynik akcji pionierskiej.*

Jest rzeczą oczywistą, że na Pomorzu nie ma miejsca na rozbudowę ciężkiego przemysłu, z uwagi jednak na okoliczność, że tutaj rozstrzygają się nasze najważniejsze zagadnienia narodowe, państwowe i gospodarcze, stawiamy tezę, że Włocławek, Bydgoszcz i nasze porty to *nasz nadmorski trójkąt bezpieczeństwa, który powinien być w znacznie wyższym stopniu uprzemysłowiony i zaludniony.*

O ile więc chodzi o nasze zadania programowe, wynikające z nowego stanu rzeczy, to stwierdzamy, że wytyczna naszej akcji jest zawarta w intencji, jaka przyświecała ustawodawcy przy tworzeniu Wielkiego Pomorza.

Wychodząc z tego założenia, będziemy dążyli:

1) do utrzymania w granicach Wielkiego Pomorza dotychczasowego stanu posiadania w dziedzinie przemysłowej,
2) do przywrócenia przemysłowi warunków rentowności,
3) do pełnego wykorzystania zdolności produkcyjnej warsztatów istniejących oraz
4) do stworzenia warunków dla powstawania nowych gałęzi przemysłu.

Celem zrealizowania tych postulatów będziemy usilnie dążyć w pierwszym rzędzie do zrównania warunków pracy, a tym samym szans konkurencyjnych naszego przemysłu z innymi okręgami i z przemysłem gdańskim. Poza tym będziemy dążyć do uzyskania takich udogodnień, jakie są usprawiedliwione naszym geopolitycznym położeniem.

W tym celu podejmiemy akcję, zmierzającą:

1) do zrównania obciążenia podatkowego, a w szczególności na rzecz komun, na terenie całego Państwa,
2) do zunifikowania ustawodawstwa socjalnego nie tylko pod względem formalnym, lecz także faktycznym,
3) do dostosowania układu taryf kolejowych do potrzeb gospodarczych Pomorza,
4) do zmiany polityki kredytowej w stosunku do Pomorza w tym kierunku, ażeby polskie przedsiębiorstwa pracowały w takich warunkach, jak niemieckie.

Wychodząc z założenia, że zarówno rozwój ekonomiczny Wielkiego Pomorza jak i zespolenie nowoprzyłączonych powiatów z nowym organizmem gospodarczym, są w dużej mierze uzależnione od warunków komunikacyjnych, dołożymy wszelkich starań, ażeby w państwowym programie inwestycyjnym zostały należycie uwzględnione również nasze postulaty komunikacyjne, a w szczególności drogowe.

Wartość eksportu Wielkiego Pomorza wynosi około 70 milionów złotych w stosunku rocznym, z czego wynika, że pod względem wartości okręg pomorski partycypuje w ogólnopolskim wywozie zaledwie w około 7%. Przytoczone cyfry prowadzą do konkluzji, że między naszym udziałem w eksporcie i położeniem geograficznym naszego okręgu zachodzi jeszcze zbyt rażąca dysproporcja. Dlatego zagadnienie intensyfikacji eksportu z okręgu pomorskiego będzie stanowiło przedmiot naszych szczególnych wysiłków.

Ponieważ Pomorze nie ma być tylko mechanicznym pomostem między naszymi portami a zapleczem, zaś Pomorzanie biernymi obserwatorami transportów morskich, będziemy dążyli do tego, ażeby dalsza industrializacja Pomorza zmierzała do organicznego zespolenia Wielkiego Pomorza z pracą naszych portów w tym sensie, ażeby region nadmorski stał się jednym wielkim warsztatem przetwórczym i uszlachetniającym zarówno dla towarów eksportowanych jak i importowanych.

Przystąpimy do szczegółowego zbadania możliwości powstawania nowych gałęzi przemysłu, które na terenie naszego okręgu mają naturalne warunki rozwoju. W tym celu zba-

damy również warunki dalszej elektryfikacji Wielkiego Pomorza.

W tym miejscu pragnę również podkreślić, że szczególną uwagę zwrócimy na zagadnienie dalszego uprzemysłowienia Gdyni.

Zgodnie z uchwałą Związku Izb skierujemy nasze wysiłki na tory akcji organizacyjnej w terenie, przy czym specjalne wysiłki skierujemy na rozwój przemysłu drobnego i średniego, a wszelkie nasze zamierzenia będziemy realizować przy ścisłej współpracy z wolnymi zrzeszeniami gospodarczymi.

Realizacja tych wielkich zadań, a zatem zespolenie Pomorza w nowych granicach, utrzymanie i dalszy rozwój przemysłu szczególnie w północnych powiatach Pomorza oraz przestawienie gospodarki lądowej na morską, będzie stanowiła przedmiot programowej akcji Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni przy współudziale wszystkich czynników, które bezpośrednio względnie pośrednio wywierają wpływ na rozwój życia gospodarczego w naszym okręgu.

Zdajemy sobie sprawę z ogromu pracy i trudności, na jakie możemy napotkać, jednakże w poczuciu odpowiedzialności, jaka na nas spoczywa, dołożymy wszelkich starań do zrealizowania idei, jaką kierował się ustawodawca, a mianowicie, ażeby z Pomorza stworzyć zwarty i mocny kompleks gospodarczy, kulturalny i społeczny, któryby stanowił nasz bastion nadmorski, jako ostoję naszej suwerenności gospodarczej.

— o ○ o —

Uzupełnieniem tych wywodów był referat p. radcy W. Mühsama p. t.:

Położenie przemysłu w okręgu włocławskim

Historia przemysłu włocławskiego sięga tych czasów, w których po upadku pierwszych początków przemysłu, powstałych za czasów Stanisława Augusta, zaczynają się na nowo tworzyć na wszystkich ziemiach polskich mocne podwaliny przemysłu krajowego.

Pierwsze zakłady przemysłowe, jakie powstały, odpowiadały potrzebom najwięcej odczuwanym. Naturalne bogactwa terenowe, w wysokim stopniu przyczyniły się do ich pomyślnego rozwoju.

Najlepiej nadającymi się terenami dla rozbudowy przemysłu były miasta, położone na najdogodniejszym trakcie handlowym, jakim była od dawna spławna Wisła, oraz okolice bogate w urodzajną ziemię. Powyższe dogodne warunki dla rozwoju przemysłu posiadała Włocławek i to zadecydowało, że można Włocławek zaliczyć do tych niewielu miast w Polsce, które pierwsze stały się siedzibą przemysłu.

Na przełomie 18 i 19 wieku, Włocławek liczył zaledwie 2.000 mieszkańców, po czym zaczyna się zaludniać tak, że w roku:

1850	liczy	6.000	mieszkańców
1900	„	22.971	„
1914	„	37.022	„
1927	„	43.824	„
1931	„	55.966	„
1937	„	65.447	„

Włocławek, jako stolica Kujaw wschodnich, zawdzięcza powstanie pierwszych warsztatów przemysłowych, wybitnie rolniczej okolicy. Pierwsze bowiem zakłady przemysłowe należą do przemysłu przetworów rolniczych, jak fabryki cykorii, młyny, browary oraz do gałęzi przemysłu, ściśle związanych z gospodarką na roli, jak warsztaty mechaniczne, zajmujące się budową i reperacją maszyn rolniczych.

Przemysł włocławski rozwijał się w bardzo trudnych warunkach, gdyż w okresie zaboru rosyjskiego zaborcom nie zależało na jego rozwoju, przeciwnie wydawanymi zarządzeniami, represjami tłumione były poczynania pionierskie przemysłowców. Zawdzięczając jedynie energii i przedsiębiorczości, oraz wyższej kulturze polskiej, przemysł włocławski potrafił pokonać piętrzące się trudności, udoskonalając metody swej produkcji i, górując nad konkurencyjnymi przedsiębiorstwami, zdobywał coraz to nowe rynki zbytu dla swych wyrobów.

Rozwijający się w tym czasie przemysł dostosował swą produkcję do wymagań odbiorców w Rosji, zbywając tam część swej produkcji, dochodzącej w niektórych fabrykach do 80%. Dzięki temu włocławskie fabryki mogły zwiększać z każdym rokiem produkcję i liczbę zatrudnionych robotników.

W tym stadium rozwoju zastała wojna światowa przemysł włocławski. Działania wojenne tylko w małej mierze wyrządziły szkody miejscowym przedsiębiorstwom, natomiast okupanci natychmiast przystąpili do powziętego z góry planu — niszczenia przemysłu. Fabryki zostały przeważnie zdewastowane i unieruchomione, pozostałe znacznie ograniczyły produkcję.

Uwolniona od okupantów i wskrzeszona do nowego życia Ojczyzna, stała się podstawą dalszego dźwignięcia się włocławskiego przemysłu, który w krótkim czasie odbudował się, zmodernizował swe urządzenia i przystosował swą produkcję do nowych rynków zbytu.

W dobie obecnej przemysł reprezentowany przez Towarzystwo Przemysłowców Okręgu Włocławskiego zasadniczo dzieli się na następujące gałęzie:

1) Przemysł papierniczy na czele z największą w Polsce fabryką celulozy i trzema papierniami zatrudnia obecnie 1.500 robotników, przy czym obrót roczny przedsiębiorstw tych wynosi około zł 27.000.000.
2) 4 cukrownie — na czele z cukrownią „Brześć Kujawski“, przerabiają rocznie około 2.000.000 kwintali buraków. War-

tość produkcji tych 4 cukrowni wynosi około zł 18.000.000 rocznie.

3) 3 fabryki cykorii, w tym fabryka Ferd. Bohm, założona w 1816 r., zatrudniają 600 robotników, przy czym obrót roczny sięga złotych 6.000.000.

4) 3 fabryki ceramiczne zatrudniają 800 robotników. Obrót roczny tych fabryk wynosi około zł 3.800.000.

5) 4 fabryki maszyn i narzędzi rolniczych na czele z fabryką H. Mühsam Sp. Akc., zatrudniają 25 robotników, wykazując roczny obrót 1.000.000 zł.

Przemysł ten ściśle związany z rolnictwem poniósł wielkie straty w związku z załamaniem się rolnictwa w 1930 roku. Teraz jednak zaczyna się powoli odbudowywać.

6) Przemysł chemiczny na czele z fabryką „Nobiles" — Farby i Lakiery zatrudnia obecnie 200 robotników, wykazując obrót roczny około zł 3.000.000.

Poza wymienionymi zasadniczymi gałęziami przemysłu posiadamy następujące placówki przemysłowe:

Elektrownię Okręgową, 2 fabryki manometrów i termometrów, bekoniarnię w Czerniewicach, krochmalnię, fabrykę lin stalowych, fabrykę gwoździ i kubełków, fabrykę pasów parcianych, garbarnię, fabrykę osi, kilkanaście cegielni, młynów, tartaków, mleczarń itd.

Dalej znajduje się na terenie tych powiatów uzdrowisko Ciechocinek i Wieniec.

Część miejscowych fabryk eksportuje swoje wyroby za granicę. Przemysł na terenie powiatów włocławskiego, nieszawskiego, rypińskiego i lipnowskiego zrzeszony jest w jednej, organizacji przemysłowej — „Towarzystwie Przemysłowców Okręgu Włocławskiego". Towarzystwo to zostało założone w 1918 roku i ma za zadanie obronę interesów przemysłu, biorąc jednocześnie czynny udział w pracach organizacyj społecznych, społeczno-gospodarczych, współpracując z samorządem miejskim i gospodarczym.

Z największą przyjemnością stwierdzam, że choć powiaty nasze należą do Wielkiego Pomorza dopiero od dwóch miesięcy, cały szereg placówek przemysłowych sygnalizuje nam, że postulaty przemysłu załatwiane są przez Wydział Przemysłowy Województwa Pomorskiego nie tylko z całym zrozumieniem tych spraw, ale nadzwyczaj szybko i sprawnie.

—o○o—

Sytuację w zakresie spraw handlowych oświetlił referat wiceprezesa Izby dra W. Smolenia p. t.:

Struktura gospodarcza powiatów województwa warszawskiego przyłączonych do Wielkiego Pomorza ze specjalnym uwzględnieniem sytuacji w handlu

Charakterystyka ogólna.

Z przyłączeniem ziem kujawskich obszar Wielkiego Pomorza powiększa się o 25% i wynosi 26.104.2 km², stawiając je w rzędzie silniejszych terytorialnie województw Państwa. Z ziemiami tymi przybywa ½ miliona ludności, z czego 25% stanowi element miejski.

Wśród tej ludności 15% stanowią mniejszości narodowe: Niemcy i Żydzi (Niemcy 39.000 osób, Żydzi 28.000). Niemcy osiedlili się po wsiach, oddając się rolnictwu, Żydzi w większych ośrodkach miejskich, oddając się wyłącznie handlowi, który stał się domeną ich wpływów. Żydzi, których odsetek stanowi około 8% ogółu ludności, tworzą zwarte liczne skupiska w gminach miejskich i dzięki właśnie temu skupieniu w niektórych miastach stanowią ponad 30% ludności miejskiej.

Handel.

Jeśli chodzi o strukturę handlu, to dominującą rolę odgrywają oczywiście gminy miejskie, jako skupiska handlu ze stałą siedzibą. Do najważniejszych gmin miejskich należą: Włocławek, Aleksandrów, Lipno, Rypin, Ciechocinek, Radziejów, Piotrków Kujawski, Nieszawa i Dobre.

W wymienionych gminach według danych z 1937 roku zamieszkuje 111.000 mieszkańców, z czego 25% stanowią Żydzi.

W roku 1937 w powiatach tych wykupiono ogółem 6.185 świadectw przemysłowych kategorii handlowej, z czego na kategorię II przypada 241 (połowa sam Włocławek), reszta wynosząca 5.800 to przedsiębiorstwa III i IV kategorii. Dwa zaledwie przedsiębiorstwa i to bankowe wykupiły świadectwo I kategorii.

Charakterystyczne, że we wszystkich przyłączonych powiatach z wyjątkiem miasta Włocławka, cały aparat handlowy skupia prawie w każdym powiecie jednakową liczbę ludności, wynoszącą 3.7%. Sam zaś natomiast Włocławek, centrum handlowe Kujaw, wykazuje niesłychanie przerost aparatu handlowego. We Włocławku, liczącym 60.000 mieszkańców, z czego 30% Żydów, co 7 mieszkaniec oddaje się zajęciom handlowym, co 7 mieszkaniec jest kupcem, a co 4 należy do mniejszości narodowych.

Żydzi uprawiający wyłącznie handel osiedlili się w centrum miasta. Około 20% nieruchomości znajduje się w ich rękach. Do nich należą tu większe domy czynszowe i większe przedsiębiorstwa handlowe. Ogółem przedsiębiorstw handlowych we Włocławku w ubiegłym roku było 1.175, z czego największa ilość przypadała na III i IV kategorię.

Ilość polskich placówek wynosiła 207, co stanowi niecałe 20%. Od pewnego czasu daje się zauważyć znaczną poprawę układu sił na

korzyść elementu polskiego. Poprawa ta idzie od najprostszych form organizacji handlu poprzez stragan. Chrześcijańskie kupiectwo w przyłączonych powiatach posiada własną organizację zawodową (Stowarzyszenie Kupców Polskich we Włocławku), gdzie utrzymuje sekretariat, oraz posiada 7 oddziałów w terenie.

We Włocławku w organizacji kupieckiej jest zrzeszonych 220 członków, a w pozostałych oddziałach terenowych 180. Organizacje te są w fazie przejmowania ich przez centralną organizację kupiectwa pomorskiego. Stan organizacyjny zrzeszeń kupieckich na Kujawach wymaga dużych inwestycyj społecznych.

Na targach małych we Włocławku element polski uczestniczy w charakterze sprzedawców w 30%, w targach wielkich 50%. Dużą konkurencją dla handlu osiadłego stanowi handel okrężny, masowo uprawiany przez Żydów.

Na ogół więc trzeba stwierdzić, że handel w przyłączonych powiatach ma głównie charakter handlu drobnego.

Obserwując handel tych ziem na przestrzeni lat 1929—1937 trzeba stwierdzić ciągły zanik dużych przedsiębiorstw handlowych (I i II kategoria) i to zanik dość znaczny. Ilość wykupionych świadectw w tych kategoriach z każdym rokiem maleje.

Dla przykładu przytoczymy powiat rypiński, w którym w 1929 roku ilość przedsiębiorstw handlowych II kategorii wynosiła 95, a w roku 1937 zaledwie 24.

Eksport.

Eksport z tych terenów obejmuje naczynia fajansowe (Włocławek), bekony i przetwory mięsne (powiat Włocławek), marmur sztuczny, nasiona i skóry surowe (Włocławek) oraz sery topione i masło (Rypin). Jeśli chodzi o eksport, to udział elementu polskiego w nim wyraża się cyfrą 65%.

Wnioski ogólne.

Zagadnienie mniejszości narodowych w rozważaniach gospodarczych musi odgrywać olbrzymią rolę, zwłaszcza na Pomorzu, ze względu na jego geopolityczne warunki. Na odcinku handlu z konieczności ciągle porusza się kwestię żydowską i to ze względów wyłącznie gospodarczych. Skoro bowiem ludność żydowska na tych terenach opanowała handel, więc oczywiście zadecydowała o jego formach i strukturze. I z tego właśnie faktu wypływają wszystkie konsekwencje, jakie w stosunku do tego handlu musimy wyciągnąć.

Aparat handlu drobnego na tych terenach jest niewspółmiernie wielki w porównaniu do ich potrzeb. Można zupełnie śmiało mówić o przeroście pośrednictwa w całym szeregu branż.

Program polityki handlowej w odniesieniu do Kujaw.

Toteż naczelnym postulatem w zakresie reorganizacji handlu musi być kwestia unormowania jego struktury. Drobny handel należy dźwignąć do wyższych form i oprzeć go na silniejszych podstawach. Z drugiej strony należy poprzeć rozwój średnich placówek handlowych, z których w przyszłości musi powstać handel hurtowy, znajdujący się do tej pory w powijakach.

Musi nastąpić dźwignięcie handlu kujawskiego do ogólnego poziomu pomorskiego.

W europeizacji tego handlu duża rola musi przypaść władzom przemysłowym (zarządy miejskie i wydziały powiatowe).

Władze te są z mocy ustawy wyposażone w kompetencje porządkowe nad przedsiębiorstwami. One też powinny przeprowadzić w pierwszym rzędzie akcję sanitarno-porządkową. Zlikwidować w handlu zjawiska prymitywne i nadać mu nowoczesne oblicze.

Handel hurtowy ma wszelkie warunki rozwoju. Istnieją według przez nas zebranych informacyj niewyzyskane lokale, istnieją wszystkie warunki do powstania takich właśnie przedsiębiorstw. W chwili obecnej w większych gminach miejskich jest potrzebnych 7 hurtowni głównie spożywczo-kolonialnych. Odczuwa się również brak zasobnych sklepów z galanterią, konfekcją, obuwiem, materiałami elektrotechnicznymi i budowlanymi.

W dziedzinie handlu hurtowego i półhurtowego otwierają się duże możliwości dla ekspansji kupiectwa pomorskiego na te ziemie. Stąd musi iść pionierski ruch. Trzeba wypełnić istniejącą tam lukę w doświadczeniu kupieckim. Brak ludzi fachowo przygotowanych do handlu musi być uzupełniony z rezerwuaru kupiectwa pomorskiego. Realizacja tych postulatów przyczyni się niewątpliwie do stworzenia silnego stanu średniego, szukającego silnego powiązania z Gdynią a przez nią rozleglejszych rynków zbytu dla towarów, w które ziemia kujawska jest zasobna oraz bezpośrednich źródeł zakupu dla niezbędnego importu.

W ślad za tym należy prowadzić konsekwentną politykę gospodarczego wiązania tych ziem z morzem i Pomorzem. W polityce tej należy wykorzystać wszystkie możliwości, jakie stoją do dyspozycji. Zasadniczym jednak postulatem jest połączenie *Kujaw arterią dróg wodnych i lądowych z Pomorzem.*

Zaznaczyć wypada, że Rząd docenia znaczenie tego problemu i już uruchomił kredyty *na budowę portu rzecznego we Włocławku.* Zadaniem Izby będzie przy pomocy tamtejszych sfer gospodarczych poczynić starania, aby projektowany port w jak najkrótszym czasie był uruchomiony. Będzie to miało bowiem duże znaczenie ogólne oraz specjalne dla handlu zbożem.

W akcji programowej Izba na przyłączonych terenach wiele uwagi musi zwrócić na

usprawnienie aparatu kredytowego. W oparciu bowiem o sprawnie działający aparat kredytowy można rozwiązać zagadnienie wzmocnienia tamtejszego kupiectwa oraz zagadnienie powstania handlu hurtowego.

Ostoją dla rozwijającego się kupiectwa rynkowego muszą być *kasy bezprocentowego kredytu.* Rozwój ich na Pomorzu musi przesunąć się i na tamte tereny.

Jednym z zasadniczych środków podniesienia kupiectwa będzie organizacja kursów fachowych dokształcających.

Duże nadzieje należy pokładać w zespoleniu tamtejszego kupiectwa ze Związkiem Towarzystw Kupieckich na Pomorzu.

Częste wizytacje ze strony tej organizacji jak również i Izby posuną prace naprzód.

Aby zapoczątkować prace o charakterze wiązania zaplecza z Wybrzeżem byłoby wskazane, aby Izba poparła projektowany przez sfery kupieckie *zjazd sfer gospodarczych* z przyłączonych powiatów *do Gdyni.* Zjazd taki będzie miał duże znaczenie, gdyż powiaty te gospodarczo do tej pory grawitują ku Warszawie i należy zainteresowania ich skierować na Wybrzeże.

Jednym z ważnych momentów, który przyczyni się niewątpliwie do uporządkowania handlu, będzie *organizacja branżowa handlu,* którą Izba może wykorzystać w celach informacyjnych o sytuacji na rynku wymiany.

Program polityki szczegółowej.

Z omówionych zagadnień logicznie wysuwają się postulaty Izby w zakresie polityki handlowej do tych ziem.

Wymienimy zasadnicze, będące podstawą pierwszej działalności:

I. Ekspozytura w Bydgoszczy winna utrzymywać bezpośredni kontakt z nowym terenem w formie dojazdów i załatwiania ważniejszych spraw na miejscu.

II. Izba uruchomi w pewnych okresach roki urzędowe we Włocławku, poświęcone zagadnieniom zasadniczym.

III. Izba poprze życzliwie Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu, który w swej działalności na najbliższą przyszłość, przewiduje regularne wizytacje wszystkich lokalnych organizacyj kupieckich celem dokładnego rozpoznania terenu.

IV. Izba poprze starania kupiectwa, zmierzające do zorganizowania zjazdu sfer gospodarczych z przyłączonych powiatów do Gdyni celem skierowania zainteresowań Kujaw na morze i Pomorze.

V. Izba poprze rozwój organizacyj branżowych kupiectwa i wykorzysta je dla usprawnienia służby informacyjnej o sytuacji gospodarczej na rynku wymiany.

VI. Izba przyczyni się do zorganizowania w sezonie jesienno-zimowym kursów dokształcających fachowych dla kupców samodzielnych oraz młodzieży kupieckiej (akcja biblioteczna).

VII. Izba będzie działać w kierunku reorganizacji struktury handlu (poprzez rozwój hurtu i półhurtu) i w kierunku usprawnienia aparatu kredytowego przy silnym poparciu kas bezprocentowego kredytu.

VIII. Izba w dalszym ciągu będzie dążyć, by targi i jarmarki w przyłączonych powiatach odbywały się również w dni sobotnie celem stworzenia możliwości rozwoju dla polskiego kupiectwa.

Wytyczne programowe polityki handlowej Wielkiego Pomorza.

Nakreśliliśmy pokrótce obraz gospodarczy ziem przyłączonych. poddaliśmy analizie ich wartości gospodarcze, wskazując na konsekwencje, jakie to przyłączenie pociąga w odniesieniu do polityki handlowej na tych terenach.

Musimy jednak zdać sobie sprawę, że nakreślony plan działania stanowi zaledwie fragment ogólnej polityki handlowej, jaki w udziale ostatnich przeobrażeń przypada Wielkiemu Pomorzu. Naszkicowany program z dalszej perspektywy musi być traktowany jako podjęcie trudu gospodarczego zespolenia tych ziem z Pomorzem i wytworzenie w nich zdolności ekonomicznej do udziału w realizacji polityki handlowej Wielkiego Pomorza.

Rozwój Gdyni, jako jednego z ważniejszych ośrodków portowych basenu bałtyckiego, nakłada na Pomorze specjalne obowiązki dystrybucyjne. Około 75% obrotów towarowych polskiego handlu zagranicznego odbywa się drogą morską. I otóż w dystrybucji tej masy towarów winien handel pomorski wziąć należyty udział, odpowiedni jego sile gospodarczej i wyrobieniu kupieckiemu.

Należy sobie zdać sprawę z tych wszystkich konsekwencyj, które wynikają z faktu, że wszystkie procesy ekspansji gospodarczej muszą iść utartymi przez pomorskie kupiectwo szlakami.

Fakt ten ma duże znaczenie i na niego zwrócił uwagę Wicepremier Kwiatkowski w styczniu br. na Kongresie Kupiectwa Pomorskiego w Bydgoszczy, mówiąc między innymi:

> „Jest rzeczą niezwykle ważną, iż do skrawka polskiego morza dochodzimy przez teren etnograficznie polski, przez dzielnicę, która w najcięższych nawet warunkach umiała obronić honor polskiego sztandaru narodowego, która zasługuje na piękną kartę w historii Polski dawnej i Polski współczesnej. Zwie się ona — Pomorze. Politycznie jest to legitymacja, której żadne inne prawo nie może być przeciwstawione, ale gospodarczo i ta legitymacja nie może nas samych zadowolić. Jeśli bowiem nasza polityka ma święcić trwałe triumfy na przestrzeni wieków, jeżeli mamy zamiar spoić Polskę organicznie i nierozerwalnie z morzem na zawsze, to musimy iść ku brzegom Bałtyku nie tylko przez Pomorze narodowo-polskie,

ale i przez Pomorze kupiecko-handlowe na miarę hanzeatycką rozbudowane. Pomorze niezależnie od swej wysokiej kultury agrarnej winno zająć naczelne miejsce w rozbudowie znaczenia i metod handlu w Polsce. Możnaby wyrazić pragnienie, by z biegiem lat nazwa „Pomorzanin" stała się synonimem dzielnego, rzetelnego i inteligentnego kupca polskiego".

Z powyższych wskazań Pana Ministra wynika, że u podstaw wszelkich poczynań gospodarczych musi być człowiek. Od jego sprawności zależy powodzenie podjętych poczynań, od jego wyrobienia i uczciwości celowość wysiłków.

Ten kapitał ludzi winien odegrać specjalną rolę w dziedzinie handlu morskiego.

Spoczywa na nas wielka praca wychowawcza, aby spośród osiadłego na Pomorzu i Wybrzeżu kupiectwa wykształcić naszych morskich pionierów handlowych na wzór angielskich kupców zamorskich. Należy otoczyć opieką elementy aktywne, kupiectwo przedsiębiorcze, które w oparciu o uczciwą kalkulację przy dużej wiedzy fachowej śmiało szuka zagranicznych rynków zbytu i swymi walorami akcentuje potęgę gospodarczą Polski.

Wielkie Pomorze przez Gdynię ma duże perspektywy na kontakty gospodarcze z całym światem i musi odegrać odpowiednią rolę w racjonalizacji handlu morskiego. Racjonalizacja winna iść w kierunku, by polityka handlowa morska była konsekwentna i oparta na wynikających z ogólnych potrzeb całego gospodarstwa przesłankach. W tej dziedzinie zdobywane z trudem doświadczenie musi być wzmożone i już kapitalizowane w potrzebach handlu morskiego.

W zakresie importu racjonalizacja winna objąć obsługę najniezbędniejszych potrzeb w oparciu o bezpośrednie źródła zakupu.

W zakresie eksportu lepszą jego organizację, by niedomagania w tym kierunku nie zamykały dla naszych towarów zagranicznych rynków zbytu. Należy również podciągnąć tę dziedzinę w zakresie sprawności obsługi obcych rynków przez podniesienie standartu eksportowanych towarów czy usług.

Musimy zdać sobie sprawę, że w dziedzinie handlu morskiego kupiectwo pomorskie stawia dopiero pierwsze kroki. Należy tu zaznaczyć, że w tak ważnej dziedzinie transakcyj wiązanych nie bierze ono jeszcze należytego udziału. Transakcje te odbywają się przy udziale różnych pozapomorskich pośredników.

Wysiłki indywidualne w handlu morskim są często niewystarczające. Słuszną obrało więc drogę kupiectwo pomorskie, tworząc *zbiorowym wysiłkiem* firmy jak „Hakol", Britholl", „Banan-Import". Te właśnie formy handlu muszą stać się szkołą dla rzutkich, znających rynki świata kupców.

Drugim zasadniczym postulatem w dziedzinie handlu morskiego jest stworzenie z Gdyni wielkiego rynku wymiany dla towarów kolonialnych, cyrkulujących po Bałtyku w obcych systemach dystrybucyjnych oraz dla towarów krajowych, dowożonych do Gdyni drogami lądowymi. Dużym ułatwieniem w tym zakresie byłyby projektowane *Międzynarodowe Bałtyckie Targi w Gdyni*. Targi takie w rozumieniu ich wartości stworzył np. Królewiec, nie mając po temu odpowiednich warunków.

Dalszą dziedziną pracy i troski Izby to *handel wewnętrzny na Pomorzu*. Punkt ciężkości zagadnienia leży tu w tym, by proces rozdzielczy należycie zaspakajał potrzeby ludności. Zadania te pomorski aparat handlowy na ogół spełnia, trzeba tylko wzmocnić jego *organizację kredytową i przywrócić mu opłacalność*.

Specjalną uwagę należy poświęcić powiatom kaszubskim i ich roli aprowizacyjnej dla Gdyni i Wybrzeża. Dużym ułatwieniem w tej pracy są utworzone i nowocześnie urządzone Rzeźnia i Hale Targowe w Gdyni, znaczenie których ciągle należy podkreślić. Zakłady te postawione na europejskim poziomie działalnością swoją winny przyczynić się do rozwoju typowo portowego handlu t. zw. shipchandlerki.

W dziedzinie wewnętrznej polityki handlowej na Pomorzu musimy pamiętać jeszcze o jednym zagadnieniu, które nigdy nie może ujść naszej uwadze, to jest o sprawie gdańskiej.

Trzeba sobie zdać sprawę z ciężaru gatunkowego tego zagadnienia. Swoją polityką Pomorze musi przyczynić się do uregulowania tej sprawy. Na dłuższą metę jest nie do utrzymania stan stałej jednostronnej penetracji Gdańska w życiu gospodarczym Pomorza. W tym kierunku musimy nastawić politykę kontyngentową i wszystkie środki, jakimi rozporządzamy.

Realizacja szczegółowego programu, którego ogólne rzuty tu nakreśliliśmy na Pomorzu ma szanse rozwoju. Handel do tych zadań jest przygotowany. Posiada sprawną organizację zawodową. Założony w roku 1919 Związek Towarzystw Kupieckich na Pomorzu potrafił skupić w swoich szeregach kilkadziesiąt oddziałów i zrzeszeń. Kupiectwo zdaje sobie sprawę z tych zadań. Wyraźnym tego dowodem był odbyty w Bydgoszczy Kongres przy udziale przedstawicieli Rządu i naszej Izby. Kongres odbiegał od szablonu wąskich poczynań a tchnął pragnieniem sięgnięcia w nurt głębokich zagadnień. Zjazd z naciskiem podkreślił *solidarność wszystkich czynników gospodarczych, rolnictwa, handlu, przemysłu i rzemiosła*. Między tymi czynnikami musi być *ścisła współpraca*. W tym kierunku Kongres Kupiecki wypowiedział się za zwołaniem *Rady Gospodarczej Województwa Pomorskiego*.

Wskazaliśmy tu ogólne perspektywy polityki handlowej i jej wytyczne programowe. W obliczu tych zagadnień trzeba również wspomnieć o potrzebach tych ziem, o potrzebach, które wykraczają poza ramy naszych możliwości. Doceniając w zupełności donio-

słość C. O. P. należy również podnieść konieczność planowych inwestycyj gospodarczych Pomorza. Wymienimy tylko czołowe problemy jak: usprawnienie komunikacji lądowej i wodnej, budowa drugiego toru magistrali itp. Równocześnie z tym musi się łączyć konsekwentna polityka kredytowa. Realizacja i wypełnienie żywą treścią zakreślonego planu zmusza Izbę do wysunięcia zasadniczych ogólnych postulatów:

1. decentralizacji dyspozycji w odniesieniu do handlu zagranicznego,
2. zdecydowanej polityki protekcyjnej w odniesieniu do firm portowych przy stałym zwiększaniu się udziałów Gdyni w ogólnopolskim kluczu kontyngentowym,
3. koncentracji organizacji importu i eksportu w Gdyni. Najbardziej życzliwy i pozytywny stosunek Izby do inicjatywy kupiectwa pomorskiego na odcinku portowym zwłaszcza w zakresie tworzenia domów handlowych dla eksportu i importu,
4. konsekwentnej polityki gospodarczej wobec Gdańska,
5. ustalenie w najkrótszym czasie hierarchii potrzeb zaplecza w formie programu gospodarczego Wielkiego Pomorza w ścisłej współpracy z władzami wojewódzkimi, samorządem rolniczym, rzemieślniczym oraz czołowymi organizacjami gospodarczymi i społecznymi w ramach projektowanej Rady Gospodarczej. Ambicją Izby będzie w Radzie tej odegrać dominującą rolę.

To są te zasadnicze momenty, które przyczynią się do silniejszego powiązania gospodarczego Pomorza z zapleczem i całym krajem.

O takim właśnie wiązaniu zagadnień gospodarczych Pomorza z całą Polską mówił na Kongresie Kupiectwa w Bydgoszczy Minister Przemysłu i Handlu A. Roman. Jego też słowami zamkniemy te uwagi o żywotnych zagadnieniach Pomorza.

> „Polskie Kupiectwo Pomorskie, nie ograniczające się wyłącznie do lokalnych interesów może i powinno stać się żywym łącznikiem pomiędzy Wybrzeżem i jego portami handlowymi, pomiędzy naszym oknem na świat a całym pozostałym obszarem Rzeczypospolitej. Rolą polskiego handlu pomorskiego i jego twórczą ambicją powinno być — sądzę — związanie całej Polski z morzem, Gdynią, Gdańskiem i wielką dziedziną handlu zamorskiego“.

—o○o—

Po tych referatach Pan Wojewoda Pomorski Władysław Raczkiewicz wygłosił przemówienie następujące:

Przemówienie Pana Wojewody Pomorskiego Władysława Raczkiewicza

Panie Prezesie, Panowie Radcowie.

Z wielką radością skorzystałem z zaproszenia Pana Prezesa, żeby chwilę wśród Panów spędzić i żeby podzielić się tymi myślami, które mnie, jako gospodarza dziś znakomicie rozszerzonego Pomorza, absorbują, które są troską dnia codziennego i są troską, gdy się mówi o zamierzeniach na przyszłość.

Szczęśliwy jestem, że z tych referatów mogłem zaczerpnąć dużo otuchy dla siebie, gdyż jaskrawą nicią w tych referatach była myśl i troska o zaktywizowanie życia gospodarczego w normach ogólno - państwowych, a opartych na tradycjach tego terenu, ażeby własnymi siłami sobie radzić.

Radzić sobie można w życiu gospodarczym i każdym innym jeżeli się przede wszystkim potrafi wysunąć kolejność zagadnień do realizowania, najważniejsze wysuwając na czoło, i gdy się potrafi taką wytworzyć atmosferę, aby ją nazwać harmonią. Harmonia zaczyna się coraz więcej w Państwie uwidaczniać. Daleko jesteśmy od okresu, kiedy sfery gospodarcze przeciwstawiały się jakiejś innej grupie gospodarczej w realizacji zadań. Ta zasada jedynie jest mocną i fundamentalną, na której można budować przyszłość i nie będąc optymistą wierzyć w realizację.

Mówimy o Wielkim Pomorzu, niewątpliwie jest wielkim Pomorze pod względem obszaru, niewątpliwie wielkim jest jeżeli chodzi o zadania, które tej prowincji, jako zapleczu morskiemu, przypadają, ale wielkie Pomorze stanie się wtedy, kiedy złączonym wysiłkiem wszystkich obywateli tego kraju potrafimy realizować program żmudną pracą, ale z roku na rok; wtedy byśmy mogli służyć przykładem dla innych.

Rzucone zostało hasło konsolidacji całego narodu, niech sfery gospodarcze będą tym pierwszym oddziałem, który to zacznie realizować na tym terenie tak odpowiedzialnym politycznie.

Proszę Panów, musimy więc ramy dziś rozszerzonego Wielkiego Pomorza oprawić w piękny program gospodarczy i kulturalny, wynikający z ambicyj tej ziemi i ambicyj, które państwo i naród w nią wkłada.

Zamierzam w miesiącu wrześniu lub październiku zwołać pierwszą naradę — konferencję gospodarczą dla przepracowania tylko podstawowych — praktycznych dróg, którymi będziemy opracowywali program pomorski. Przypuszczam, że już na początku roku przyszłego będziemy mogli wspólnym wysiłkiem samorządu gospodarczego, terytorialnego itd. zwołać Radę Gospodarczą Wojewódzką, na której da się unaocznić ten program, który nam głęboko w sercu leży, a który wypływa z naszych ambicyj wszystkich razem. Pragnąłbym tylko bardzo, aby ten program przede wszystkim był realny, aby w tym programie

kolejność zamierzeń do realizacji była wyraźnie ustalona, kolejność potrzeb Pomorza była ustalona, i aby ten program gospodarczy liczył się zawsze z możliwościami całego organizmu państwowego. Pragnąłbym bardzo, aby ten program był jak najwięcej realny. On może być zrobiony na wyrost i powinien, bo przecież jesteśmy tym pokoleniem, którego ambicją jest, aby przyświecała nam maksyma z Ody do Młodości i aby nie było zawodów i pesymizmu.

Proszę, aby Izba Przemysłowo-Handlowa, która ogarnia swymi zainteresowaniami wszechstronnymi różne dziedziny życia gospodarczego, aby była tym czynnikiem, który w realizowaniu tej pracy przyczyni się w sposób jak najwięcej wydatny, gdyż praca Panów zazębia się w różnych dziedzinach z pracą innych organów gospodarczych. Pragnąłbym zwrócić się do Pana Prezesa i Panów Radców z apelem, aby już dziś wytworzyć komórkę na terenie Izby, którąby mogła przystąpić do opracowywania tych postulatów, które w Izbie są zgromadzone. Wśród tych zagadnień, które zostały poruszone w referatach Panów, tylko pośrednio nieco zahaczony został moment, który niewątpliwie musi być przed oczami naszymi nie tylko w dni odświętne ale i w dni powszednie.

Już dziś odczuwamy niedostatek wykwalifikowanych pracowników w różnych dziedzinach. Troską Rządu jest, aby móc złu zapobiec i aby przeprowadzić racjonalne przeszkolenie szerokich warstw pracujących, a w szczególności młodzieży, aby ich przysposobić do tych zadań, które stoją.

Zwracam się z apelem do Izby, aby to zagadnienie postawiła jako sprawę aktualną w swych pracach i aby przemyślała metody i sposoby doszkolenia wykwalifikowanych pracowników dla naszego przemysłu a zwłaszcza dla niektórych branż przemysłu.

Wydaje mi się, że kiedy mówimy o zadaniach, które przed Wielkim Pomorzem stoją — wydaje mi się, że niezależnie od tego terenu gdzie poruszamy ten temat, czy ten problem zaktywizowania życia gospodarczego, to przed oczami nas wszystkich, którzy pracują nad zaktywizowaniem życia gospodarczego na tym terenie, musi stać żywy obraz, który wyraźnie wykazuje, że Pomorze i morze to jedno wielkie zagadnienie. Tak często mówimy o zapleczu morza. Niech naszą ambicją będzie, żeby ten program morza i Pomorza dominował nad wszystkimi naszymi pracami, niech powiązanie ścisłe będzie jak najbardziej intensywne, niech z myślą tą, że to wypływa z tej roli, którą Państwo i naród przeznacza, niech z tych ambicyj wypływa każdy nasz czyn i troska.

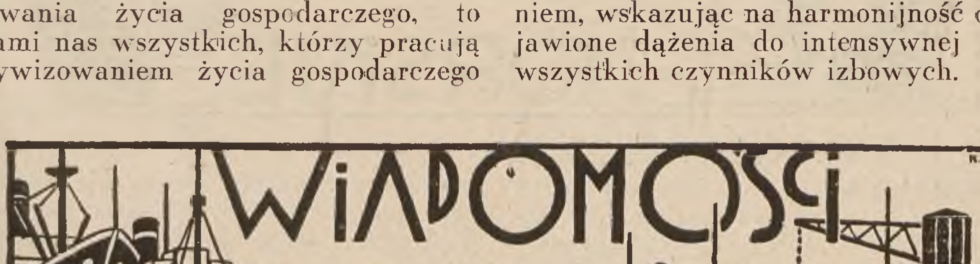
Proszę mi wierzyć, że będę się starał być pomocnym w pracy Panów i w ich wysiłku, aby to scalenie odbyło się w sposób jak najwięcej wszechstronny i aby na tym zyskało gospodarczo Pomorze i abyśmy wykonali ten obowiązek, który na nas, jako na obywatelach, ciąży, aktywizacji życia gospodarczego i kulturalnego. To jest temat, który musimy postawić przed sobą na długie lata. Coraz większe obowiązki na nas ciążą, z uwagi na to, że dziś jesteśmy na tym terenie więcej samowystarczalni, dlatego dążyć powinniśmy do tego, aby nie było dysproporcji pomiędzy słowem „wielkie“ a Pomorze rzeczywiste.

Aby wypełnić te ramy, Panowie, pozwólcie, że złożę życzenia, aby poczynania gospodarcze, które leżą w ambicji Pomorza, zostały zrealizowane — viribus unitis.

— o ◯ o —

Po tym przemówieniu nastąpiła przerwa w obradach Plenarnego Zebrania, po której Radca Izby p. J. Hildt, jako przewodniczący Komisji Rewizyjnej zdał sprawozdanie z wykonania budżetu Izby w roku 1937 i postawił wniosek o udzielenie Prezydium Izby absolutorium. Wniosek ten Plenarne Zebranie przyjęło jednomyślnie, po czym dokonało wyboru członków Komisji Rewizyjnej na rok bieżący w osobach Radców: inż. Kazimierza Krzyżanowskiego od sekcji przemysłowej, dyr. Jerzego Hildta od sekcji handlowej i dyr. Kazimierza Muchy od sekcji żeglugowo-portowej.

Po wyczerpaniu na tym porządku dziennego obrad Prezes Izby p. Stanisław Tor zamknął Plenarne Zebranie krótkim przemówieniem, wskazując na harmonijność obrad i wyjawione dążenia do intensywnej współpracy wszystkich czynników izbowych.



OBRADY SEKCYJ IZBY.

W przeddzień Plenarnego Zebrania — 8 czerwca odbyły się posiedzenia wszystkich trzech sekcyj Izby, podczas których sekcje ustaliły swe stanowisko do spraw, umieszczonych na porządku dziennym X Plenarnego Zebrania Izby oraz omówiły każda w swoim zakresie zagadnienia wewnętrzne specjalnie sekcje interesujące.

Po tych posiedzeniach na zaproszenie sek-

cji żeglugowo-portowej wszyscy radcowie Izby i przedstawiciele życia gospodarczego nowoprzyłączonych do okręgu izbowego powiatów, udali się na zwiedzenie portu gdyńskiego i specjalnie ich interesujących przedsiębiorstw portowych — jak Hala i Chłodnia Rybna, urządzenia przeładunkowe f. Polskarob i innych, po czym wzięli udział w śniadaniu, wydanym przez sekcję żeglugowo-portową.

NOWI KORESPONDENCI IZBY.

X Plenarne Zebranie Izby dokonało w dniu 9 czerwca wyboru dwóch korespondentów Izby, jako przedstawicieli życia gospodarczego nowoprzyłączonych do okręgu izbowego powiatów województwa warszawskiego, w osobach p. radcy W. Mühsama — wiceprezesa Związku Przemysłowców we Włocławku i p. I. Ozminkowskiego, Prezesa Stowarzyszenia Kupców Polskich (Oddział kujawski).

RUCH STATKÓW W PORCIE GDYŃSKIM ZA MIESIĄC MAJ *1938* R.

W przeciągu miesiąca maja br. weszło do portu gdyńskiego i wyszło zeń na morze ogółem 1.074 statków o łącznej pojemności 1.037.879 t. r. n., z czego weszło 540 statków o poj. 514.214 t. r. n., a wyszło 534 statków o poj. 523.665 t. r. n.

Ruch statków według kolejności bander poszczególnych państw przedstawiał się następująco:

	t. r. n.	statków
1) Szwecja	156.443	239
2) Polska	142.101	116
3) Dania	116.215	197
4) Włochy	112.599	39
5) Finlandia	91.463	82
6) Anglia	85.404	36
7) Norwegia	70.401	78
8) Niemcy	59.947	106
9) St. Zj. Ameryki	56.402	18
10) Łotwa	47.918	37
11) Estonia	39.394	60
12) Grecja	22.017	10
13) Holandia	19.914	36
14) Rumunia	6.837	3
15) Z. S. R. R.	4.310	4
16) Panama	2.738	4
17) W. M. Gdańsk	2.064	5
18) Litwa	1.226	2
19) Islandia	486	2

Średni tonaż statku przebywającego w porcie wyniósł 932,2 t. r. n., średnia ilość statków przebywających jednocześnie w porcie 57, średni postój statku 50,8 godz.

ODPRAWY ODSYŁEK ZAMORSKICH.

1) do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej za czas od 20 czerwca do 6 lipca 1938 r.

Data odprawy	Statkiem	Z portu	Ostateczny czas nadania korespond.
20 VI	Normandie	Le Havre	20 VI —22,15
23 VI	Batory	Gdynia	23 VI —17,00
23 VI	Bremen	Cherbourg	23 VI —22.15
27 VI	Queen Mary	Cherbourg	27 VI —22,15
29 VI	Piłsudski	Gdynia	3 VII—17,00
4 VII	Normandie	Le Havre	4 VII—22,15
6 VII	Hamburg	Cherbourg	6 VII— 22,15

2) do Ameryki Południowej (Argentyny. Brazylii, Chili, Urugwaju i Paragwaju) od 18 czerwca do 6 lipca 1938 r.

18 VI	Highl. Chiftain	Lisbonne	18 VI —22.15
22 VI	Cap. Arcona	Hamburg	22 VI —22.15
28 VI	Pułaski	Gdynia	28 VI —12,45
3 VII	Conte Grande	Genova	2 VII—22,15
6 VII	Asturias	Cherbourg	6 VII—22,15



„OKSYWIE" ZAWIJAĆ BĘDZIE RÓWNIEŻ DO GANDAWY.

Nowy motorowiec „Oksywie" Żeglugi Polskiej S. A., kursujący pomiędzy Gdynią-Gdańskiem a Hamburgiem w odstępach 14-dniowych rozszerza zasięg swej regularnej żeglugi i zawijać będzie również do jednego względnie dwóch głównych portów belgijskich: Antwerpii i Gandawy. Zawinięcia tego statku do Antwerpii będą dodatkowymi do regularnych zawinięć statków „Śląsk" i „Puck" tegoż towarzystwa, natomiast do Gandawy statki polskich linij regularnych dotąd nie zawijały.

Istnieje możliwość rozwinięcia linii do Gandawy na stałe. Jest to port wywozu dla nas, podczas gdy Antwerpia jest w stosunku do portów polskich głównie portem przywozowym.

DUŻE PORTY KONTYNENTALNE W PIERWSZYM KWARTALE BR.

Rozwój obrotów portowych czterech dużych portów kontynentalnych: Rotterdamu, Antwerpii, Hamburga i Bremy wykazuje dla każdego z nich charakterystyczne różnice w porównaniu z takimże okresem roku poprzedniego. Wzrosły przede wszystkim obroty to-

warowe dwu portów niemieckich o ok. 15%, mianowicie Hamburga z 5.770 tys. ton do 6.130 tys. ton — 6,2% i szczególnie Bremy z 1.801 tysięcy ton do 2.276 tysięcy ton, a więc o 26,4 procent. Daleko mniejszy jest wzrost obrotów Rotterdamu z 9.103 tysięcy ton do 9.277 tys. ton — tylko 1,9%; spadek zaś obrotów cechuje Antwerpię z 5.831 tys. ton do 5.590 tys. ton — 4,1%. Jak wynika z przytoczonych cyfr porty niemieckie pierwszy raz od wielkiego kryzysu notują stosunkowo większy wzrost obrotów, niż dwa porty współzawodniczące, których łączny obrót nie przekracza zeszłorocznego w tym okresie. Hamburg obecnie odzyskał swe drugie miejsce utracone poprzedniego roku na rzecz Antwerpii. Należy zanotować, że obroty wszystkich portów wzrosły w przywozie w porównaniu z rokiem ub., natomiast w wywozie nastąpił znaczny spadek w Rotterdamie, Antwerpii i Hamburgu, Brema natomiast wykazuje wzrost wskutek zwiększenia wywozu węgla.

RUCH ŻEGLUGOWY W KANALE KILOŃSKIM.

W roku gospodarczym kończącym się 31 marca br. ruch żeglugowy w Kanale Kilońskim wzrósł w porównaniu do roku poprzedniego o 19% pod względem ilości statków i o 21,6% jeżeli chodzi o ich tonaż ogólny.

Na ogólny ruch w Kanale przypada 55.302 statki pojemności przeszło 24 mil. TRN., w tym przepłynęło całą długość Kanału 45.707 statków pojemności 22,9 mil. TRN.

SYTUACJA NA RYNKACH FRACHTOWYCH.

Spadek stawek frachtowych, cechujący otwarte rynki już od 9 miesięcy nie może być jeszcze w całości ocenionym. W pełni uwidoczni się on dopiero w bilansach towarzystw żeglugowych w pierwszych miesiącach następnego roku. Stawki bieżące i ich porównanie ze stawkami z roku 1937 najlepiej uwidoczniają ciężką sytuację towarzystw trampowych.

W kierunku Anglii	Stawki frachtowe bieżąca		najlepsza w 1937 r
La Plata (zboże)	25 s. 0 d.	nominalna (minimalna stawka)	38 s. 0 d.
Zatoka Meksykańska (zboże)	3 s. 0 d.	per quarter do Anglii	6 s. 0 d.
Montreal (zboże)	2 s. 9 d.	per quarter (minimalna stawka majowa)	5 s. 0 d.
Półn. Pacyfik (drzewo itd.)	23 s. 0 d.		47 s. 6 d.
Bombay (orzechy ziemne)	25 s. 6 d.		48 s. 9 d.
Burma (ryż)	26 s. 6 d.	Antwerpia/Hamburg (nominalna)	43 s. 9 d.
Saigon (ryż)	27 s. 0 d.	do 27 s. 6 d.	52 s. 6 d.
Dalny (soja)	26 s. 0 d.		49 s. 6 d.
Australia (pszenica)	34 s. 6 d.	minimalna stawka	51 s. 0 d.

Należy dodać, że przytoczony spadek stawek frachtowych wskazuje jedną tylko stronę tego rachunku, należy bowiem uwzględnić i to, że w międzyczasie wszystkie koszty poszły w górę; asekuracja, płace, koszty naprawy, opłaty itd. wzrosły o ok. 20%.

OPINIA O KONIECZNOŚCI TRAMPOWEGO POOLU WYRÓWNAWCZEGO.

Na ostatnim posiedzeniu Rady Międzynarodowej Izby Handlowej w Paryżu w obecności przedstawicieli 25 krajów Europy, Ameryki i Azji wygłosił odczyt p. M. Hill, wicedyrektor brytyjskiej Chamber of Shipping o międzynarodowej współpracy floty handlowej. Odczyt ten pozwolił Radzie skonstatować, że współpraca ta jest jedynym sposobem przeciwstawienia się trudnościom, jakie powstały w żegludze z powodu około 15%-owej nadwyżki podaży nad popytem. Jedynie tylko wspólny wysiłek i skoordynowana akcja może uratować przemysł morski przed katastrofalną sytuacją, w jakiej się znajduje obecnie. Właśnie konieczność racjonalizacji tonażu jest powodem, dla którego bada się obecnie bardzo poważnie projekt zorganizowania trampowego poolu wyrównawczego.

„BALTIC EXCHANGE" W LONDYNIE OTWIERA SEKCJĘ LOTNICZYCH FRACHTÓW.

Znamieniem czasu jest postanowienie znanej londyńskiej instytucji, biura i pośrednictwa frachtów morskich „The Baltic Exchange" — uruchomić sekcję frachtów lotniczych. — Wprawdzie „Baltic Exchange" zajmuje się obok frachtów morskich również notowaniami cen zboża i jego produktów, z czego zresztą wyrosła ta instytucja, jednak otwarcie sekcji frachtów powietrznych nie jest jakimś ubocznym zainteresowaniem tego ruchliwego biura, lecz konsekwentnie ma uzupełniać jego główny dział frachtów morskich.

Kierownictwo „The Baltic Exchange" wyszło ze słusznych założeń, że chociaż dziś jeszcze liczba powietrznych frachtowych linij jest mała, to jednak stan ten będzie szybko się zmieniał. Frachtowe linie powietrzne powołane są nie do konkurencji, lecz do współpracy z liniami żeglugi morskiej. „The Baltic Exchange", które uruchamia sekcję lotniczą, spełni celowo ważne zadanie, którego nie podjęłyby się ani żegluga morska, ani linie powietrzne, ani instytucje organizowane przez przedsiębiorstwa transportowe.

Dotąd najowocniej w Europie rozwija się ruch frachtowy powietrzny pomiędzy Belgią i Holandią z jednej strony, a południowo-zachodnią Skandynawią, z miastami Oslo, Göteborg, Kopenhaga, Malmö. W tym kierunku, pomiędzy dolnym Renem a portami Kategatu i Sundu nie ma dogodnego połączenia morskiego, kolejowe połączenia, wobec licznych granic politycznych i istnienia poprzecznych przeszkód wodnych są również powolne. W tym

wypadku połączenie lotnicze jest niezbędnym uzupełnieniem transportu morskiego i lądowego. Za rozwojem tych połączeń pójdą inne.

Opinia żeglugowej prasy fachowej bardzo dodatnio ocenia organizacyjny wysiłek „The Baltic Exchange“ w tym względzie i stawia jej pionierską akcję za wzór dla morskich linij regularnych, które zbyt się jeszcze boczą na przewoźników powietrznych i nie informują swych interesentów o możliwościach kombinowanego transportu morsko-powietrznego, nie szukając również współpracy z domniemanym nowym konkurentem, a w rzeczywistości sprzymierzeńcem w postępowej akcji różniczkowania, przyśpieszania i urozmaicania przewozów międzynarodowych.

ZMNIEJSZENIE CZĘSTOTLIWOŚCI POŁĄCZEŃ MORSKICH Z ANTWERPII NA DALEKI WSCHÓD.

Reorganizacja obsługi szlaku na Daleki Wschód statkami niemieckiego „Lloydu“ spowodowała wyłączenie Antwerpii, jako portu pośredniego, do którego poprzednio zawijały 3 szybkobieżne 18.000 tonowe statki „Scharnhorst“, „Potsdam“ i „Gneisenau“. Obecnie również z trzech statków japońskich kursujących między Europą a Dalekim Wschodem, tylko jeden będzie zawijać do Antwerpii. Omijanie portu antwerpijskiego przez tych 5 dużych statków odbije się ujemnie na obrotach towarowych Antwerpii.

ZAGADNIENIE NABYWANIA STARYCH STATKÓW WE WŁOSZECH.

Kwestia kupowania starych statków t. zw. „z drugiej ręki“ jest przedmiotem specjalnego zainteresowania armatorów włoskich. Chcieliby oni wykorzystać spadek cen tych statków na rynku międzynarodowym i zwrócili się do rządu z następującymi wnioskami:

1) Rząd wydałby zezwolenie na zakup statków „z drugiej ręki“, gdyż nadają się one do przewozu niektórych towarów, np. węgla. Rząd przyjąłby na siebie gwarancję zapłaty pewnej części ceny kupna, armatorzy zaś przy zakupie statków zapłaciliby pierwszą ratę, następne zaś raty spłaciliby w miarę zarobków frachtowych z eksploatacji zakupionego statku.
2) Armatorom budującym nowy tonaż, rząd udzieliłby dewiz do wysokości 35 tys. Ł., na niezwłoczny zakup starego statku. Kwota 35 tys. Ł. odpowiada wartości surowców sprowadzonych z zagranicy dla budowy na stoczniach włoskich towarowca pojemności 10 tys. ton. Biorąc pod uwagę, że budowa takiego statku trwa około 20 miesięcy, możnaby w tym czasie eksploatować zakupiony statek stary i w ten sposób odrobić wydaną za granicę cenę kupna statku.

Sprawa ta nie jest jeszcze przez rząd włoski zdecydowana, świadczy jednak o dążeniu armatorów włoskich do jak najkorzystniejszej i najśpieszniejszej rozbudowy włoskiej floty handlowej.

HOLENDERSKIE MAŁE MOTOROWCE, ICH BUDOWA I EKSPLOATACJA.

W ciągu ostatnich paru lat uderzająco szybki jest rozwój małego motorowca holenderskiego, o nośności 200 — 350 ton, który coraz większą gra rolę w żegludze przybrzeżnej — „wielkiej“ — wzdłuż brzegów mórz Północnego i Bałtyckiego. Właściwie chodzi tu o pełnowartościową żeglugę morską: statki te oczywiście wcale nie trzymają się brzegów, lecz tylko obsługują porty leżące wzdłuż niektórych wybrzeży, bardzo dzielnie jednak walcząc z ciężką falą na pełnym morzu; opinia o nich pod tym względem jest wysoka.

Są to właściwie statki motorowo-żaglowe, lecz przewaga motoru nad żaglem jest większa, aniżeli na statkach tego typu innych narodowości: silny motor i pełne kształty kadłuba czynią używanie żagli niepraktycznym i służą one w postaci żagli burzowych tylko przy trudnych warunkach atmosferycznych.

Płytkie wejścia mniejszych portów holenderskich i tradycja holenderskich pękatych żaglowców przybrzeżnych stosujących boczne „miecze“ przy płaskim dnie statku przyczyniły się najwięcej do wytworzenia przed innymi marynarkami handlowymi typu małego, szybkiego i dobrze ładownego motorowca, już naśladowanego przez inne narody żeglujące.

Na 1 kwietnia br. było w budowie na rachunek holenderskich szyprów 265 statków tej klasy, w tym 76 statków (28%) budowano w Holandii, 54 (20%) w Niemczech, 40 (15%) w Anglii. Równocześnie stocznie holenderskie, już wyspecjalizowane w tym kierunku budowały sporo takich statków dla zagranicy.

Statki tego rodzaju są zazwyczaj prowadzone przez swych właścicieli, przy czym bardzo często rodzina szypra mieszka na statku w pomieszczeniach schludnych i bardzo wygodnych. Gdyby nie wysokie zalety nawigacyjne, duża szybkość i zwrotność i względna krótkość kadłuba, typ ten uważać można za barkę rzeczną, która wyszła na morze i po nim żegluje. Motorowce te przewoża prócz wszelkiego rodzaju masowych ładunków, jak złom, ruda, węgiel, również kosztowniejsze jednolite ładunki, jak banany, śledzie w beczkach, zboże, makuchy, cukier, mąkę pastewną itd.

Porty macierzyste tych statków koncentrują się przeważnie w północnej Holandii, w prowincji Groningen. Ciekawym jest fakt, notowany przez rotterdamskiego korespondenta The Scandinavian Shipping Gazette, że sporo tych stateczków, ze względu na osobiste prowadzenie statku przez szypra-właściciela i minimalną ilość wypadków, wcale nie bywa asekurowane, co zwiększa jeszcze ich zdolność konkurencyjną.

EUROPEJSKI EKSPORT DRZEWA TARTEGO.

Komitet wykonawczy „Etec‘u“ (Konwencji europejskiej eksporterów tarcicy) na odbytym w dn. 23 i 24 maja rb. zjeździe w Pradze skonstatował, że konsumcja drzewa w głównych krajach przywozowych jak Anglia, Holandia i Niemcy jest zadawalająca, że jednak możliwe jest zmniejszenie przywozu, wynoszące około 300 tys. stand. w stosunku do poprzednio ustalonych kontyngentów na rok bieżący.

OBROTY HANDLOWE AUSTRII Z KRAJAMI BAŁTYCKIMI.

Według zestawienia podanego w zeszycie kwietniowym „Die Ostwirtschaft“ wymiana handlowa Austrii z niektórymi krajami bałtyckimi w 1936 r. i 1937 r. przedstawiała się następująco: (w 1000 szylingów).

	Wywóz		Przywóz	
	1937	*1936*	*1937*	*1936*
Razem	1.216.385	931.853	1.543.695	1.249.202
Z tego do:				
Z. S. R. R.	7.058	3.636	4.874	5.693
Polski	53.189	41.287	67.075	73.405
Finlandii	7.063	3.783	1.000	0.893
Estonii	0.686	0.545	0.611	0.283
Łotwy	1.013	0.704	0.279	0.538
Litwy	1.481	1.932	1.188	1.836
Razem	70.490	51.887	75.027	82.648

NIEMCY NIE WYCOFUJĄ SIĘ Z MIĘDZYNARODOWEGO HANDLU NA MORZU.

Z okazji rocznego zjazdu Baltic i International Maritime Conference w Sztokholmie, prezes związku armatorów niemieckich radca stanu Essberger oświadczył, iż wykonywanie czteroletniego planu przez Niemcy pod żadnym względem nie znaczy, że one zamierzają się wycofać z handlu międzynarodowego, lecz przeciwnie, przywiązują wielką wagę do rozwoju międzynarodowego współdziałania handlowego.

SPRAWY KOMUNIKACYJNE

WYNAJEM WAGONÓW PRYWATNYCH ZA GRANICĘ.

Od dnia 15 V 1938 r. Ministerstwo Komunikacji wprowadziło ulgową stawkę w wysokości 20 groszy od wagonu i kilometra za przewóz próżnych wagonów prywatnych przy wysyłaniu ich za granicę celem wynajmu lub też przy zwrocie z zagranicy po rozwiązaniu umowy najmu.

Opłatę tę stosuje się odrazu przy nadaniu pod warunkiem, że nadawca zamieści w liście przewozowym oświadczenie: „Wagon wysyłany jest za granicę celem wynajmu“, lub też: „Wagon zwrócony z zagranicy po rozwiązaniu umowy najmu“.

Nadawca lub odbiorca obowiązany jest poza tym na żądanie kolei przedstawić należycie uwierzytelniony odpis umowy najmu wagonu.

Nowowprowadzona stawka stanowi odchylenie od § 81 Części IB Taryfy Towarowej.

SPRAWY PODATKOWE

ZRYCZAŁTOWANY PODATEK PRZEMYSŁOWY OD OBROTU.

Niektóre urzędy skarbowe — wbrew wyraźnemu zarządzeniu Ministerstwa Skarbu, przewidzianemu w pkt. 11) okólnika z dnia 7 IV 1938 r. (Okólnik L. D. V. 9983/4/38 — Dz. Urz. Min. Skarbu Nr 10/1938) — nie uzasadniły należycie doręczonych płatnikom postanowień o wyłączeniu ich spośród przedsiębiorstw, podlegających w roku 1938 zryczałtowanemu podatkowi przemysłowemu od obrotu. W celu więc umożliwienia płatnikom obrony w związku z przysługującym im (na podstawie przepisów ust. (3) § 8 rozporządzenia Ministra Skarbu z dn. 29 III 1938 r. — Dz. U. R. P. Nr 23/1938) prawem wnoszenia zażaleń do komisyj odwoławczych w sprawie wyłączenia przedsiębiorstwa od opłacania podatku w formie ryczałtu. Ministerstwo Skarbu zarządziło — okólnikiem z dnia 7 VI 1938 r. (Okólnik L. D. V. 15295/4/38) — co następuje:

1) Przed upływem terminu do wniesienia zażalenia urzędy skarbowe obowiązane są na pisemne prośby płatników — w terminie 7 dni od dnia wniesienia prośby — udzielać pisemnego uzasadnienia doręczonych płatnikom postanowień o wyłączeniu. W uzasadnieniu tym należy szczegółowo podać, jakie pisemne materiały informacyjne zostały przyjęte za podstawę do ustalenia wzrostu obrotów przedsiębiorstwa oraz jaką w tym celu zastosowano metodę obliczeniową. Podania płatników o pisemne uzasadnienie wydanych postanowień o wyłączeniu nie podlegają opłacie stemplowej (art. 142, pkt 1 ustawy o opłatach stemplowych).

Wniesienie prośby o udzielenie uzasadnienia postanowienia o wyłączeniu zawiesza bieg terminu do wniesienia zażalenia do dnia, w którym uzasadnienie to zostanie doręczone.

2) W razie wniesienia przez płatników w terminie zażaleń na postanowienia o wyłą-

czeniu, świadczących o tym, iż płatnicy z braku należytego, a w szczególności z powodu zbyt ogólnikowego uzasadnienia postanowień o wyłączeniu nie byli w możności przedstawić na swą obronę konkretnych zarzutów, urzędy skarbowe powinny z urzędu — przed przesłaniem zażaleń komisji odwoławczej — udzielić płatnikom szczegółowych pisemnych uzasadnień wymienionych postanowień, nadmieniając równocześnie, iż prawo uzupełnienia wniesionego zażalenia przysługuje płatnikom w terminie dni 14 od dnia, w którym uzasadnienie zostanie doręczone.

Ponadto, w związku z postanowieniami § 4 i § 8 ust. 3) wymienionego powyżej rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 29 III 1938 r., Ministerstwo Skarbu zarządza, iż w przypadkach, w których postanowienie urzędu skarbowego o wyłączeniu z ryczałtu zostało doręczone po dniu 15 maja 1938 r., płatnikom przysługuje prawo wniesienia zażalenia do komisji odwoławczej w terminie dni 30 od doręczenia postanowienia.

Jednocześnie Ministerstwo Skarbu poleca, aby zażalenia i odwołania w sprawie zryczałtowanego podatku były rozstrzygane w terminie możliwie jak najkrótszym.

Zarządzenie niniejsze nie zostanie ogłoszone w Dzienniku Urzędowym Ministerstwa Skarbu.

SZKOLNICTWO ZAWODOWE

KONKURS NA PODRĘCZNIK DLA SZKÓŁ ZAWODOWYCH W ZAKRESIE WŁÓKIENNICTWA.

Izba Przemysłowo-Handlowa w Łodzi ogłasza konkurs na napisanie podręcznika dla szkół zawodowych typu licealnego na temat „Materiałoznawstwo włókiennicze".

W związku z tym Izba Przemysłowo-Handlowa ustanowiła nagrody za 3 uznane za najlepsze i nadające się do użytku w szkołach zawodowych prace na wyżej wymieniony temat.

Jury konkursowe stanowić będzie Komisja Szkolnictwa Zawodowego Izby, która zastrzega sobie prawo zasięgania w każdym wypadku opinii wybitnych fachowców.

Nagrody zostały ustalone w następujących kwotach:

I — 2.500 zł, II — 1.000 zł, III — 500 zł.

Zgłoszony podręcznik szkolny oceniać się będzie pod względem treści i formy, biorąc pod uwagę następujące warunki:

a) czy jest dostosowany do poziomu umysłowego młodzieży, do obowiązującego programu i czy we właściwy sposób realizuje jego zasady,
b) czy stoi na poziomie wiedzy współczesnej.
c) czy odpowiada wymaganiom dydaktycznym, a w szczególności czy zawiera odpowiednie wyjaśnienia, wywody, reguły, rysunki, ćwiczenia utrwalające podane wiadomości oraz czy posiada zagadnienia zmuszające uczącego się do stosowania nabytych wiadomości samodzielnie.

Jury konkursowe w wypadku szczególnym, gdy ani jedna ze zgłoszonych prac nie będzie odpowiadać warunkom konkursu oraz nie będzie uznana za zasługującą na wyróżnienie, może nie przyznać żadnej z wyżej wymienionych nagród.

Autor zgłaszający udział w konkursie powinien wnieść podanie do Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi. Do podania należy dołączyć:

a) przy zgłaszaniu książki w maszynopisie — 4 egzemplarze maszynopisu tej książki,
b) przy zgłaszaniu książki w rękopisie — przynajmniej 2 egzemplarze w rękopisie.

Jury może zażądać od autora dostarczenia załączników lub też rysunków i próbek potrzebnych do przeprowadzenia oceny.

Nazwisko autora ma pozostać nieujawnione członkom Jury i recenzentom i w tym celu autor winien pracę swoją zaopatrzyć godłem. Jury może zażądać poprawienia przedłożonego podręcznika i ponownego przedstawienia go do oceny. W takim wypadku jury powinno podać równocześnie wykaz wymaganych zmian. Obrady jury nad zakwalifikowaniem zgłoszonych prac konkursowych będą się odbywać na podstawie regulaminu Komisji Szkolnicwa Zawodowego Izby przy zachowaniu ich ścisłej tajności.

Zgłoszenia udziału w konkursie oraz prace konkursowe przyjmuje w nieprzekraczalnym terminie do dnia 1 V 1939 r. Biuro Izby Przemysłowo-Handlowej w Łodzi (Al. Kościuszki 4), gdzie jednocześnie udziela się wszelkich informacyj w omawianej sprawie.

KRONIKA

SYTUACJA NA RYNKU TOWARÓW KOLONIALNYCH (14 VI 38).

W handlu hurtowym towarów kolonialnych ruch znacznie osłabł. Jest to objaw normalny. Zawsze w sezonie letnim, w którym owoce świeże i warzywa są głównym artykułem konsumpcyjnym, konsumpcja towarów trwałych — kolonialnych znacznie spada. Objaw ten nie jest wyjątkiem na rynku polskim, lecz ma miejsce także na wszystkich innych rynkach świata. W tym okresie wszystkie kontrakty kupna i sprzedaży towarów kolonialnych trwałych są wykonywane bez trudności. Wpływa to także na ceny głównych artykułów, które w odnośnym okresie mają rokrocznie tendencję zniżkową.

Dowozy towarów kolonialnych do poszczególnych portów europejskich są w niektórych artykułach większe niż w poprzednich miesiącach. Np. w kawie wynoszą one około 25% więcej, w herbacie około 15%, w korzeniach do 8%. Zmniejszone są natomiast dowozy owoców suszonych.

K a w a s u r o w a. Zbyt kawy słabszy. W poprzednim okresie sprawozdawczym ceny miały tendencję mocną, a obecnie daje się raczej zauważyć pewna zniżka cen. Odnosi się to prawie do wszystkich gatunków kaw. co zresztą jest zrozumiałe z uwagi na okres zwiększonej konsumpcji innych napojów.

Ceny na rynku polskim utrzymują się o ile chodzi o górną granicę cen na poziomie notowań z poprzedniego okresu. Dolna granica cen została obniżona o 5—10 gr na kg zależnie od gatunku kawy.

H e r b a t a. Na rynkach zagranicznych tendencja słabsza niż w poprzednim okresie. Ceny np. na rynku londyńskim zniżkowały o 1/2 — 3/4 d. na lbs.

Na rynku polskim tendencja na ogół bez zmian, o ile chodzi o ceny herbaty. Natomiast zbyt poszczególnych gatunków herbaty zmniejszył się w stosunku do poprzedniego okresu o około 20—25% zależnie od pochodzenia towaru.

K o r z e n i e. Tendencja na pieprz w dalszym ciągu mocna. Ma to jednak pewien związek z pozwoleniami przywozu, których jest mniej od zapotrzebowania. Ceny utrzymują się na poprzednim poziomie. Na inne korzenie (cynamon, ziele angielskie itd.) ceny spadły o 5—15 gr na kg. Zbyt słaby.

Na rynkach zagranicznych tendencja bez zmian. Ceny utrzymane. Przebieg spokojny.

O w o c e s u s z o n e. Ruch w owocach suszonych nadal słaby. Jedynie sułtanki znajdują jeszcze nabywców. Towaru tego jest jednak bardzo mało w porcie gdyńskim. Za wyjątkiem śliwek nie ma nawet cen na poszczególne gatunki owoców. Śliwki suszone towar skrzynkowy sprzedawane są po cenie zł 1.40 do 1.45 za kg zależnie od wielkości śliwek.

TRANSPORTY OWOCÓW I TOWARÓW KOLONIALNYCH.

Dnia 29 maja nadszedł do Gdyni ss „Scania“ z transportem 3.781 skrzyń cytryn z Palermo, 15.000 kg migdałów z Catanii, 2.925 kg rodzynek z Genui oraz 8.500 kg migdałów dla importerów gdańskich.

Dnia 31 maja zawinął do portu ss „Poznań“ i ss „Śląsk“. Ss „Poznań“ wyładował 2.028 kg herbaty. 3.500 kg kawy, 594 kg goździków, 1.006 kg gałki i kwiatu muszkatułowego, 610 kg pimentu, 1.762 kg pieprzu, 2.352 kg cynamonu, 570 kg kakao, 82 kg wanilii oraz 25.224 kg pomidorów holenderskich. Na ss „Śląsk“ nadeszło: 4.689 kg kawy, 3.056 kg masła kakaowego, 13.000 kg orzechów ziemnych i 41 kg wanilii.

ss „Vikingland“ przywiózł dnia 1 czerwca z Aleksandrii 4.000 kg rodzynek, z Pireusu 1.200 kg rodzynek, z Izmiru 2.510 skrzynek sułtanek wagi 35.330 kg.

ss „Zeester“ i „Wiborg“ nadeszły do Gdyni dnia 3 czerwca, pierwszy z transportem 58.000 kg, drugi 42.500 kg bananów.

Dnia 7 czerwca ss „Puck“ przywiózł 3.000 kg orzechów ziemnych.

ss „Chorzów“ wyładował dnia 8 czerwca 6. 289 kg herbaty, 4.966 kg kawy, 8.164 kg ziarna kakaowego. 5.304 kg masła kakaowego, 146 kg cynamonu, 405 kg pieprzu i goździków, 614 kg gałki i kwiatu muszkatułowego i 15.314 kg pomidorów holenderskich.

Dnia 9 VI nadszedł do Gdyni ss „Lech“ z transportem 28.468 kg herbaty i 5.302 kg kawy. Towar nadszedł z przeładunku w Londynie.

Nowy transport bananów nadszedł do Gdyni dnia 12 czerwca z Londynu na ss „Wiborg“. Transport liczył 126.000 kg.

Dnia 16 czerwca spodziewany był w Gdyni ss „Ester“ z transportem 1.384 skrzyń cytryn włoskich.

Również dn. 16 czerwca miał nadejść do Gdyni ss „Gottland“ z ładunkiem: 27.000 kg orzechów ziemnych z Cavali (Grecja), 4.000 kg liści bobkowych. 27.200 kg orzechów ziemnych z Istambułu i 56.825 kg rodzynek z Calamaty.

DOWOZY CYTRYN.

Z uwagi na niewykupienie przez szereg firm polskich dokumentów na cytryny, zakupione po wysokich cenach i narażenie wskutek tego eksporterów włoskich na kolosalne straty ze względu na zepsucie się towaru w porcie gdyńskim, wysyłki cytryn włoskich do Polski zostały znacznie ograniczone. Na znajdują-

cych się w drodze statkach, wysłano do Polski zaledwie 2—3,5 tys. skrz. cytryn, podczas gdy poprzednio ilość ta wynosiła przeważnie ponad 10 tys. skrzyń. Zapotrzebowania firm polskich akceptowane są obecnie przez eksporterów włoskich jedynie po uprzednim stawieniu akredytywy. Przyczyni się to niewątpliwie do uporządkowania stosunków handlowych w imporcie tego artykułu. Utrudni to jednak znacznie import niektórym firmom, gdyż uzyskanie akredytywy związane jest z pewnymi formalnościami, które nie każdy przezwycięży.

ZAPASY OWOCÓW W MAGAZYNACH PORTU GDYŃSKIEGO (na dz. 10 VI 38).

Na dzień 10 VI br. w magazynach portu gdyńskiego znajdowały się następujące ilości owoców południowych: pomarańcz 9.554 skrz., cytryn — 13.957 skrzyń, grapfruite 140 skrz.

TRANSAKCJE NA GDYŃSKIM RYNKU OWOCOWYM.

W czasie od 29 maja do 13 czerwca br. urządziły przedsiębiorstwa aukcyjne łącznie 7 przetargów.

Szczegółowy przebieg aukcyj przedstawia się następująco:

Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 6 czerwca aukcję, na której wystawiły:

750 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 750 klatek w cenie 1,60—1,65 zł za 1 kg,
500 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 500 skrzyń w cenie 30—45 zł za skrz. zależnie od gatunku i asortymentu towaru.

Na aukcji w dniu 8 czerwca wystawiono:

600 klatek pomidorów holenderskich — sprzedano: 600 klatek w cenie 18—18,75 zł kl.,
650 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 650 klatek w cenie 1,70—1,73 zł kl.,
440 skrzyń cytryn włoskich — wycofano.

Dnia 10 czerwca odbył się przetarg na następujące artykuły:

1.267 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 1.267 kl. w cenie 1,81—1.85 zl za 1 kg,
258 skrzyń cytryn włoskich — sprzedano: 116 Limoni po 40 zł. 132 Verdelli 55 zł za 490-tki,
405 skrzyń cytryn włoskich Limoni — sprzedano w całości po 70 zł para.

Bałtyckie Aukcje Owocowe Sp. z o. o.

urządziły dnia 30 maja aukcję, na której wystawiły: 550 klatek pomarańcz włoskich. Towar w całości sprzedano po 1,60—1,63 zł za 1 kg.

Dnia 1 czerwca oddano do przetargu 900 klatek pomidorów holenderskich. Wszystkie sprzedano po 14,50—15,75 zł za 1 klatkę.

Na aukcję w dniu 8 czerwca oddano:

750 klatek pomarańcz włoskich — sprzedano: 750 klatek po 1,66—1.70 zl za 1 kg,
800 klatek pomidorów holenderskich — sprzedano: 800 klatek po 17,75—18,75 zł za 1 kl.

KRONIKA ZAGRANICZNA

ZBIORY I EKSPORT OWOCÓW CYTRUSOWYCH WŁOSKICH W SEZONIE *1937/38.*

Mimo stałego wzrostu produkcji owoców cytrusowych we Włoszech zbiory tegoroczne dały gorsze rezultaty niż w sezonie 1936/37. Ponieważ jednak sezon 1936/37 dał rekordowe zbiory jedynie dzięki wyjątkowo sprzyjającym warunkom atmosferycznym — nie może on stanowić podstawy do oceny zbiorów tegorocznych, które zdaniem zainteresowanych czynników włoskich dały zadawalające rezultaty. nawet po uwzględnieniu niekorzystnych warunków pogody w czasie zbiorów.

Ze względu na to, że Hiszpania jeden z najpoważniejszych konkurentów włoskich w eksporcie owoców cytrusowych — odpadła prawie zupełnie w sezonie 1937/38 — eksport włoski nie napotykał na żadne trudności i dał bardzo korzystne wyniki nie tyle w tonażu, jak w wartości. Przeciętne bowiem ceny uzyskiwane z transakcyj eksportowych przewyższają znacznie ceny sezonu 1936/37. Dla przykładu podajemy kilka przeciętnych tego sezonu i ubiegłorocznego. Za pomarańcze blut uzyskiwano przeciętnie w tym sezonie 128.75 lirów. podczas gdy w sezonie 1936/37 tylko 81.75. Przeciętna cena za pomarańcze blond zwyżkuje z 85 na 96 lirów.

Procentowy udział w imporcie pomarańcz włoskich do poszczególnych państw europejskich przedstawia się następująco: Niemcy — 27%, Austria — 10%, Szwecja — 13%, Szwajcaria — 12%, Węgry — 8%, Czechosłowacja — 6% i Polska 5%.

Od roku 1929 obszary plantacyj cytrynowych spadły z 25.244 ha na 22.049 ha. Jednak eksport cytryn nie zmniejszył się lecz przeciwnie z roku na rok wzrasta. W omawianym sezonie wyniósł on drogą lądową 5.192 wagony, a w sezonie 1936/37 - 3.988 wagonów. Jeśli chodzi o ceny to zwyżkowały niektóre gatunki cytryn jak „primofiore“ katańskie z 70,54 na 84.61 lirów za 1 q. zaś „primofiore“ messyńskie spadły ze 110 lirów na 72.30. Cytryny katańskie zwykłe spadły ze 121,32 na 96,87, messyńskie zwykłe z 96.50 na 77 lirów.

Cały eksport owoców cytrusowych w sezonie 1937/38 wypadł korzystnie. Najbliższy sezon ma przynieść dalszy rozwój eksportu.

KATASTROFALNE MROZY W POŁUDNIOWYM TYROLU PRZYCZYNĄ ZNISZCZENIA ZBIORÓW GRUSZEK I JABŁEK

W południowym włoskim Tyrolu mrozy zniszczyły prawie w 100% zbiory gruszek i w 75% zbiory jabłek.

Wskutek pięknej pogody w marcu drzewa owocowe silnie rozkwitły i obecne mroźne noce o temperaturze 8° C poniżej zera spowodowały prawie zupełne zmarznięcie kwiecia

CZĘŚCIOWE USZKODZENIE PRZEZ MROZY OWOCÓW WE FRANCJI.

W związku z mrozami jakie nawiedziły prawie całą południową Europę zniszczone zostały zbiory w tych okolicach Francji. Jedynie prowincja Roussillon nie została dotknięta klęską mrozów, a ponieważ dostarcza ona Francji brzoskwinie, czereśnie i gruszki, można się spodziewać dobrych zbiorów tych owoców. W pierwszych dniach czerwca spodziewane są na tamtejszym rynku czereśnie. Pomidory już zakwitły i zbiory przewidywane są w dobrym stanie.

ZBIORY OWOCÓW CYTRUSOWYCH W STANACH ZJEDNOCZONYCH A. P.

Tegoroczne zbiory pomarańcz amerykańskich obliczane są na 67.067.000 skrzyń t. j. o ca 3,5 mil. skrzyń mniejsze od zbiorów roku ubiegłego. Zbiory grapefruits obliczane są na ca 26 mil. skrzyń, cytryn na 8,5 mil.

Zbiory w sezonie 1937/38 dały następujące wyniki:

pomarańcze	70.620 tys. skrzyń
grapefruits	28.944 tys. skrzyń
cytryny	8.892 tys. skrzyń

Zbiory gruszek spodziewane są według dotychczasowych obliczeń lepsze o ca 6% od zbiorów w roku ubiegłym, słabsze mają być zbiory winogron.

ZNIESIENIE ZAKAZU PRZYWOZU NA SUSZONE OWOCE W DANII.

Duńskie czynniki rządowe ogłosiły nową listę towarów wolnych do przywozu z dniem 3 bm. bez konieczności ubiegania się o przydział dewiz na nie. Na liście tej znajdują się także owoce suszone. Mogą one być w przyszłości importowane do Danii z każdego kraju w dowolnych ilościach i przez każdą firmę.

Dania importowała w 1937 r. owoców suszonych za ok. 4 mil. koron. Importerzy duńscy przewidują, że na skutek zniesienia zakazu przywozu, import znacznie wzrośnie. Przyczyni się to niewątpliwie do ożywienia stosunków handlowych z Polską na obior niektórych owoców naszego pochodzenia oraz jagód leśnych.

ZAPOWIEDŹ DOBRYCH ZBIORÓW SUŁTANEK W TURCJI.

Z Izmiru donoszą, że zbiory sułtanek smyrneńskich zapowiadają się w tym roku bardzo dobrze. O ile tylko dopisze w dalszym ciągu pogoda zbiory mogą być większe niż w poprzednich latach. Zainteresowane czynniki szacują tegoroczne zbiory na około 80.000 ton.

Eksport sułtanek smyrneńskich przedstawiał się od czasu rozpoczęcia sezonu do 20 maja w porównaniu z takimże okresem w poprzednich latach następująco:

Wg notowań giełdy w Smyrnie sprzedano i wywieziono do dnia 20 maja w tonach:

sprzedaż		
w 1936	1937	1938
72.700	61.500	38.010
wywóz do krajów kontynent.		
1936	1937	1938
54.100	45.750	25.140